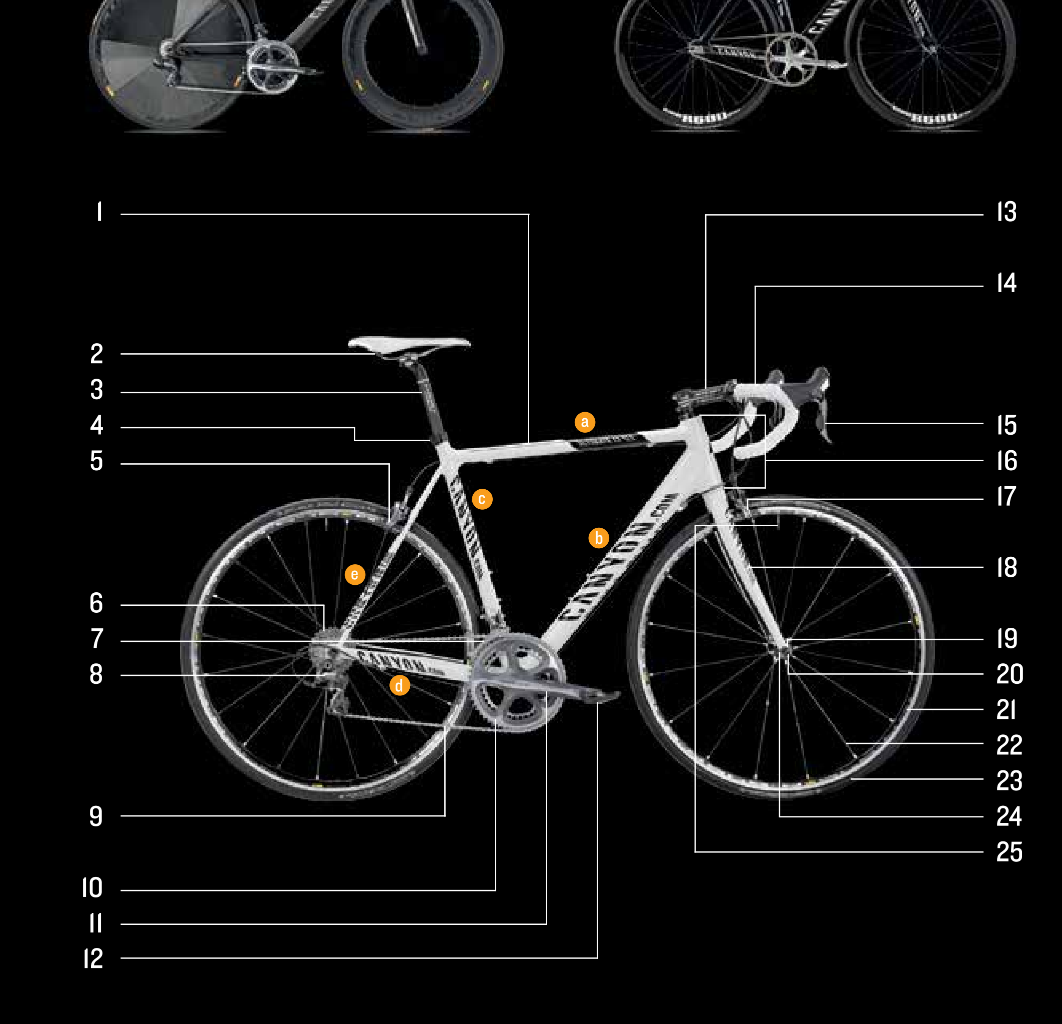
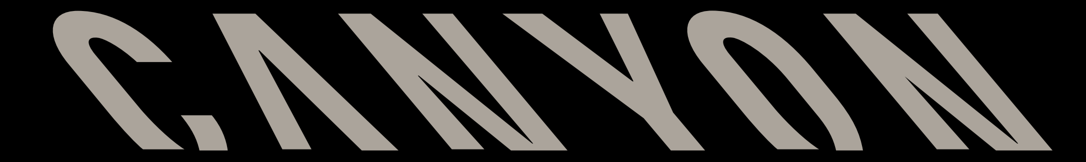
MANUEL DU VÉLO DE ROUTE





Important !
Notice de montage, page 12. Lisez les pages 4 à 11 avant votre première sortie à vélo.

Votre vélo et ce manuel d'utilisation sont conformes aux exigences de sécurité décrites dans la norme EN ISO 4210:2014.

DESCRIPTION DES COMPOSANTS

1 **Cadre :**
- a Tube supérieur
- b Tube diagonal
- c Tube de selle
- d Base
- e Hauban

2 **Selle**
3 **Tige de selle**
4 **Fixation de tige de selle**
5 **Étrier de frein arrière**
6 **Jeu de pignons**
7 **Dérailleur avant**
8 **Dérailleur arrière**
9 **Chaîne**
10 **Plateau**
11 **Manivelle**
12 **Pédale**
13 **Potence**
14 **Cintre**
15 **Poignée de commande frein/dérailleur**
16 **Jeu de direction**
17 **Étrier de frein avant**
18 **Fourche**
19 **Patte de fixation de roue**

Roue :
20 **Attache rapide**
21 **Jante**
22 **Rayon**
23 **Pneumatique**
24 **Moyeu**
25 **Valve**

CONSEILS SUR L'UTILISATION DU MANUEL

PORTEZ UNE ATTENTION PARTICULIÈRE AUX SYMBOLES SUIVANTS :

Les conséquences possibles liées à la non-observation des mises en garde signalées par ces symboles ne sont pas détaillées systématiquement.

Ce symbole signale un danger possible pour votre santé et votre sécurité si vous ne suivez pas les instructions données ou si vous omettez de prendre les précautions nécessaires.

Ce symbole vous avertit de certaines actions susceptibles d'endommager votre matériel ou d'avoir des répercutions néfastes sur l'environnement.

Ce symbole signale une information concernant le maniement du produit ou renvoie au passage correspondant du manuel méritant une attention particulière.

TABLE DES MATIÈRES

CHÈRE CLIENTE, CHER CLIENT,

Le présent manuel contient de nombreux conseils pratiques destinés à vous faciliter la prise en main de votre Canyon, de même que des informations concernant la technique, la maintenance et l'entretien de votre vélo. N'hésitez pas à consacrer du temps à la lecture de ce manuel. Même si vous pratiquez le vélo depuis très longtemps, ces informations détaillées peuvent vous être très utiles, étant donnée l'évolution considérable qu'a connue le monde de la bicyclette ces dernières années.

Pour vous garantir un plaisir durable dans l'utilisation de votre Canyon et pour votre propre sécurité, nous vous recommandons de lire attentivement toute la première partie de ce manuel,

- de suivre scrupuleusement **les instructions de montage** fournies dans le chapitre « **Assemblage après réception du BikeGuard** »,
- de respecter et d'appliquer les consignes données dans le chapitre « **Avant la première sortie** »,
- de vérifier au chapitre « **Utilisation conforme à l'usage prévu** » l'usage spécifique auquel votre nouveau vélo est destiné et la charge totale autorisée (cycliste, habillement et bagages),
- de procéder avant chaque sortie à un contrôle de fonctionnement des organes essentiels. Vous trouverez la procédure à suivre indiquée dans le chapitre « **Avant chaque sortie** » du présent manuel. N'enfourchez votre vélo que si votre contrôle est concluant sur tous les points.

Sur le support numérique fourni avec ce manuel, plusieurs travaux de maintenance et d'entretien vous sont présentés de manière détaillée. Lorsque vous effectuerez ces travaux, tenez toujours compte du fait que les notices et les instructions auxquelles vous vous référez valent uniquement pour votre Canyon et ne sont pas applicables à d'autres vélos. En raison de la diversité et de l'évolution des modèles, la description des travaux peut ne pas être tout à fait complète dans certains cas. Pour cette raison, vous devez impérativement tenir compte des notices fournies par nos équipementiers que vous trouverez dans le carton de livraison BikeGuard.

Les travaux et astuces décrits dans la présente notice ne tiennent pas compte de certains facteurs, comme par exemple l'expérience ou l'habileté manuelle de la personne qui les réalise ou encore l'outillage utilisé, et peuvent nécessiter par conséquent des outils spéciaux ou des mesures supplémentaires qui ne sont pas précisés.

Plusieurs vidéos vous sont proposées sur notre site Web www.canyon.com pour vous guider dans l'exécution de menus travaux de réparation et d'entretien. Ne surestimez pas vos compétences, dans l'intérêt de votre propre sécurité. En cas de doute ou si vous avez des questions, contactez notre hotline technique au 0890 710 132.

Ce manuel ne peut avoir pour ambition de vous communiquer les connaissances et l'expertise d'un mécanicien vélo. Il est impossible au manuel le plus complet de couvrir toutes les combinaisons possibles de vélos et d'équipements. Votre manuel considère seulement le vélo que vous venez d'acquérir ainsi que ses composants usuels et se contente de formuler les consignes et les mises en garde les plus importantes. Il n'est pas non plus conçu pour vous permettre d'entreprendre le montage complet d'un vélo à partir d'un kit cadre Canyon.

Ce manuel n'est pas destiné à vous enseigner le maniement d'un vélo. Votre manuel considère seulement le vélo que vous venez d'acquérir et se contente de fournir les indications et les avertissements les plus importants. Cependant, il ne peut pas vous apprendre à vous servir d'un vélo ni à respecter les règles de la circulation.

Lorsque vous roulez à vélo, vous devez être conscient que cette activité est associée à des risques et que vous devez, en tant que cycliste, veiller à toujours garder le contrôle de votre vélo.

Comme dans tous les sports, vous pouvez vous blesser en pratiquant le vélo. Restez donc vigilant et soyez toujours conscient des dangers potentiels et de leurs conséquences. Rappelez-vous que vous n'êtes pas protégé sur un vélo, comme dans une voiture, par une carrosserie et des airbags.

Roulez toujours avec prudence et respectez les droits des autres usagers.

Ne roulez jamais lorsque vous êtes sous l'influence de médicaments, de drogues ou de l'alcool, ou encore si vous êtes fatigué. Ne prenez jamais de passager sur votre vélo et gardez toujours les mains sur le cintre.

Enfin, nos dernières recommandations : Roulez toujours de sorte à ne pas vous mettre en danger ni mettre en danger d'autres personnes et respectez la nature lorsque vous vous déplacez à travers les bois et la campagne. Portez toujours un équipement approprié, à savoir au moins un casque de vélo adéquat, des lunettes de protection, des chaussures rigides et des vêtements adaptés à la pratique du vélo et de couleurs claires et voyantes.

L'équipe Canyon vous souhaite beaucoup de plaisir sur votre vélo et bonne route !

Ce manuel n'est pas utilisable pour la réparation d'un vélo ou son montage à partir de pièces détachées. Sous réserve de modification des caractéristiques techniques par rapport aux indications et illustrations du manuel d'utilisation. Ce manuel est conforme aux exigences décrites dans la norme EN ISO 4210:2014 et est soumis à la législation européenne.

En cas de livraison du vélo en dehors de l'Union européenne, des notices techniques complémentaires doivent être fournies par le fabricant. Rendez-vous également sur notre site www.canyon.com pour y trouver des compléments d'information.

Texte, conception, photographie et réalisation graphique :
Zedler – Institut für Fahrradtechnik
und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de
Version : Juillet 2015, 8e édition


Sur la route


Casque et lunettes, des accessoires indispensables pour votre sécurité

Nous vous invitons à visiter de temps à autre notre site www.canyon.com. Vous y découvrirez les nouveautés Canyon et obtiendrez de plus amples informations et conseils pratiques sur nos produits ainsi que les adresses de nos partenaires commerciaux.

N'entreprenez pas de travaux de montage et de réglage qui dépassent vos compétences, dans l'intérêt de votre propre sécurité. En cas de doute, contactez notre hotline technique au 0890 710 132. E-mail : france@canyon.com

UTILISATION CONFORME À L'USAGE PRÉVU

Afin de définir les usages spécifiques des différents types de vélos, nous avons classé nos vélos en catégories différentes. Ceci a pour but de définir déjà au cours du développement de nos vélos les exigences de test harmonisées aux contraintes respectives pour assurer ainsi ultérieurement le maximum de sécurité lors de l'utilisation de nos vélos.

Il est par conséquent très important que les vélos ne sont pas utilisés au-delà de l'utilisation conforme à l'usage prévu, puisque autrement la charge maximale des vélos pourrait être dépassée et le cadre ou d'autres composants pourraient être endommagés. Ceci peut provoquer un accident grave.

Le poids maximal du cycliste y compris bagage ne devrait pas dépasser 120 kg. Le cas échéant, ce poids maximal admissible peut être limité davantage par les consignes d'utilisation des équipementiers.

A l'aide de l'étiquetage du cadre selon les symboles suivants, vous êtes en mesure d'identifier la catégorie à laquelle votre vélo appartient. Si vous n'êtes pas sûr à quelle catégorie votre vélo appartient, adressez-vous à notre centre d'assistance technique.

Condition 0
Cette catégorie est prévue pour les vélos d'enfants. Les enfants doivent éviter de rouler près des précipices, des escaliers ou des piscines ainsi que sur les chemins fréquentés par des véhicules automobiles. En général, cette catégorie concerne les vélos avec des dimensions de pneu de 12 à 24 pouces.



Condition 1
Les vélos de cette catégorie sont conçus pour rouler sur des pistes stabilisées où les roues restent en contact permanent avec le sol. En règle générale, il s'agit de **vélos de route** dotés de cintres de route ou de cintres droits, de **vélos de triathlon ou de course contre la montre**. Le poids maximal du cycliste y compris bagage ne devrait pas dépasser 120 kg. Le cas échéant, ce poids maximal admissible peut être limité davantage par les consignes d'utilisation des équipementiers.
Les **vélos cyclocross** dotés de cintres de route et de freins cantilever ou à disque constituent un cas particulier dans la présente catégorie. En outre, ces vélos se prêtent aux chemins caillouteux et aux pistes offroad (tout-terrain) où les pneumatiques perdent de l'adhérence due aux petites marches ou paliers d'une hauteur de 15 à 20 cm.



Condition 2
Les vélos de la catégorie 2 sont conçus pour rouler sur des pistes bien stabilisées où les roues restent en contact permanent avec le sol. Ces vélos sont conçus pour la mobilité urbaine, à savoir principalement pour la circulation sur les voies publiques ainsi que sur les chemins publiques et ouverts. Cette catégorie inclut les **vélos Urban, de ville et trekking**.
Le poids maximal du cycliste y compris bagage ne devrait pas dépasser 120 kg. Le cas échéant, ce poids maximal admissible peut être limité davantage par les consignes d'utilisation des équipementiers.



Condition 3
Les vélos de cette catégorie comprennent les vélos des catégories 1 et 2 et sont en plus conçus pour des terrains accidentés et non asphaltés. Les sauts sporadiques d'une hauteur max. d'environ 60 cm sont inclus dans la gamme d'utilisation de ces vélos. Pourtant, les sauts de cette hauteur pratiqués par des cyclistes inexpérimentés peuvent se solder par de mauvais atterrissages entraînant une augmentation signifiante des forces agissantes et pouvant occasionner des dommages matériels et des blessures. Cette catégorie est représentée par les VTT hardtails et les vélos tout-suspendus avec un court débattement de suspension.



Condition 4
Cette catégorie comprend les vélos des catégories 1 à 3. Les vélos de cette catégorie se prêtent en outre à une utilisation en terrain inégal et cassant avec de fortes pentes entraînant des vitesses plus élevées. Les sauts réguliers et modérés effectués par les cyclistes expérimentés ne posent pas de problèmes pour ces vélos. Pourtant, l'utilisation régulière et durable des vélos sur les pistes North Shore et dans les bike parks devrait être exclue. En raison des charges plus élevées, ces vélos devraient être vérifiés pour des dommages possibles après chaque sortie. Les vélos tout-suspendus avec un débattement moyen de suspension sont typiques pour cette catégorie.



Condition 5
Ce type d'utilisation désigne l'utilisation des vélos sur les terrains extrêmement exigeants, très accidentés et extrêmement pentus qui ne peuvent être maîtrisés que par des cyclistes bien entrainés. Les sauts hauts à des vitesses extrêmes ainsi que l'utilisation intensive des bike parks désignés ou des pistes downhill sont typiques pour cette catégorie. Dans le cas de ces vélos, il faut absolument veiller à ce qu'un contrôle intensif pour des dommages possibles soit fait après chaque sortie. En cas de dommages préalables des charges supplémentaires nettement inférieures peuvent provoquer une défaillance. En outre, un remplacement régulier des composants importants pour la sécurité doit être pris en considération. Il est fortement recommandé de porter les protections spéciales. Les vélos tout-suspendus avec un débattement long de suspension, ainsi que les vélos dirt sont typiques pour cette catégorie.



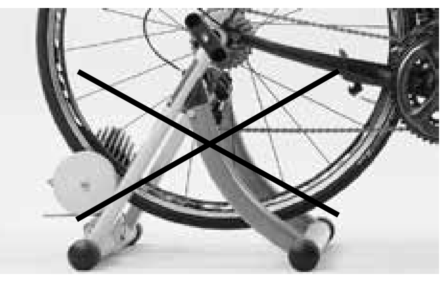

En règle générale, les sièges pour enfants ne sont pas autorisés.


En règle générale, la traction de remorques pour enfant n'est pas autorisée.

Le montage d'un porte-bagages n'est pas autorisé. Si vous souhaitez transporter des bagages, nous vous recommandons d'utiliser uniquement un sac à dos spécialement conçu pour l'usage cycliste.

Rendez-nous visite sur notre site web actualisé en permanence www.canyon.com. Vous y trouverez nos modèles associés à leurs domaines d'utilisation.

Lisez aussi dans tous les cas la notice d'utilisation complémentaire Speedmax si vous avez fait l'acquisition d'un Speedmax **CF SLX**.


N'utilisez pas le vélo de route Canyon sur un cycletrainer où le vélo est fixé en quelque sorte

Les vélos de route Canyon ne doivent être utilisés que sur les rouleaux libres (rouleaux sans freins). N'utilisez pas le vélo de route Canyon sur un cycletrainer où le vélo est fixé en quelque sorte.

AVANT LA PREMIÈRE SORTIE

1. **Avez-vous déjà roulé sur un vélo de route, un vélo de course contre la montre, un vélo de triathlon ou de piste ?** Tenez compte du fait qu'il s'agit d'outils dédiés à la pratique sportive qui requièrent de l'entraînement et de l'habitude. Familiarisez-vous avec votre nouveau vélo dans un endroit tranquille et testez petit à petit sa maniabilité et ses qualités de tenue de route. Participez à un stage pour approfondir vos techniques de conduite. Pour de plus amples informations, rendez-vous sur le site www.canyon.com

2. **Familiarisez-vous avec le système de freinage.** En principe, votre vélo Canyon est livré avec la commande du frein avant montée sur le côté gauche du cintre. Vérifiez que vous pouvez commander le freinage de la roue avant avec le même levier que celui auquel vous êtes accoutumé. Si la commande diffère, vous devrez vous efforcer d'assimiler la nouvelle disposition des leviers de frein, sachant que l'actionnement involontaire du frein avant pourrait entraîner votre chute. Faites éventuellement modifier la disposition des commandes de frein par un spécialiste. L'efficacité des freins modernes peut être très supérieure à celle des freins de votre ancien vélo ! N'hésitez pas à faire d'abord quelques essais de freinage à l'écart de la circulation. Déterminez le point de freinage maximal possible, en usant de prudence et en procédant à des essais de freinage progressifs. Reportez-vous au chapitre « **Système de freinage** » pour de plus amples informations sur les freins.

3. **Êtes-vous familiarisé avec le système de changement des vitesses et son fonctionnement ?** Entraînez-vous éventuellement à passer les vitesses dans un endroit tranquille, à l'écart de la circulation. N'actionnez pas simultanément les commandes de dérailleur avant et arrière et relâchez légèrement la pression sur les pédales au moment de passer des vitesses. Vous trouverez de plus amples informations sur les changements de vitesse au chapitre « **Système de changement de vitesses** ».


Freinage à fond sur la roue avant : risque de culbute !

Tenez compte du fait que la disposition des leviers de frein peut varier en fonction des pays. Contrôlez quel frein est actionné à l'aide de quel levier. Si la commande des freins diffère de vos habitudes, faites-la éventuellement modifier.


Système de dérailleurs

Si vous roulez les mains posées sur le prolongateur de cintre triathlon, vous ne pouvez pas actionner les leviers de frein aussi rapidement que dans les autres positions. Votre action de freinage est retardée. Roulez avec une prévoyance redoublée et anticipez les distances de freinage plus longues.

4. **La hauteur du cadre correspond-t-elle à votre taille ? Le réglage de la selle et du cintre est-il correct ?** Debout avec le vélo entre les jambes, assurez-vous que vous pouvez passer au moins la largeur d'une main entre l'entrejambes et le tube supérieur. Si ce n'est pas le cas, contactez notre hotline au 0890 710 132. En cas d'écart trop faible entre l'entrejambes et le tube supérieur, vous risquez de vous blesser si vous devez descendre de selle rapidement. La selle doit être réglée de telle sorte que vous puissiez tout juste poser le talon sur la pédale quand celle-ci se trouve en position basse. Vérifiez que vous pouvez encore toucher le sol de la pointe des pieds lorsque vous êtes assis sur la selle. Reportez-vous au chapitre « **Ajustement du vélo Canyon au cycliste** » pour de plus amples informations sur la position.

5. **Avez-vous déjà roulé avec des pédales automatiques et des chaussures correspondantes ?** Avant d'entreprendre une première sortie avec ce type de pédales, vous devez vous entraîner à l'arrêt à accrocher et décrocher les chaussures sur les pédales. Appuyez-vous de préférence sur un mur pour ne pas basculer. Réglez éventuellement le seuil d'enclenchement et de déclenchement des pédales. Dans tous les cas, lisez d'abord la notice d'utilisation que vous trouverez dans le carton BikeGuard. De plus amples informations vous sont fournies également dans le chapitre « **Systèmes de pédales** ».

Particulièrement sur les cadres très petits, les pieds peuvent entrer en collision avec la roue avant. Utilisez de ce fait uniquement les pédales automatiques, si possible. Pour prévenir ce risque, veillez aussi à un ajustement correct des cales sur les chaussures.



Vérifier l'écart de l'entrejambes par rapport au tube supérieur



Chaussures spéciales pour pédales automatiques



Pédale automatique

Si vous manquez de pratique ou si la tension des ressorts de fixation sur les pédales automatiques est trop importante, il peut arriver que vous ne puissiez plus dégager les chaussures des pédales ! **Risque de chute !**

6. **Veillez à n'utiliser votre Canyon que pour l'usage spécifique auquel il est destiné.** Les vélos de route et de triathlon sont conçus exclusivement pour une utilisation sur des chaussées à surface lisse, par exemple des routes et des chemins goudronnés ou pavés.

   Les vélos de piste sont des outils de sport par excellence et se prêtent exclusivement à une utilisation sur les vélodromes. L'utilisation de vélos de piste sur les voies publiques n'est pas autorisée.

   En règle générale, les vélos Canyon sont conçus pour supporter un poids total (pilote et bagages compris) de 120 kg. Sur les vélos de route dotés de roues complètes Mavic, le poids total admissible est limité à 100 kg. En aucun cas vous ne devez dépasser ces limites de poids imposées. Pour de plus amples informations sur l'usage spécifique de votre vélo, reportez-vous au chapitre « **Utilisation conforme à l'usage prévu** ».

7. **Votre vélo comprend-t-il des parties en carbone ?** Tenez compte du fait que le composite carbone nécessite une attention et des soins particuliers à l'usage. Lisez dans tous les cas le chapitre « **Particularités du composite carbone** ».

Les vélos de route, de course contre la montre, de triathlon et les vélos de piste Canyon sont des vélos de haut de gamme à vocation sportive ; leur construction légère est le résultat abouti de recherches menées par nos ingénieurs hautement qualifiés. Vous aussi, traitez votre matériel avec le même soin qu'un professionnel. Une utilisation inappropriée, un assemblage incompétent ou un entretien insuffisant peuvent compromettre la fiabilité de votre machine. Risque d'accident !



Les vélos de route Canyon sont conçus pour rouler sur l'asphalte



Vélo de piste V-Drome



Le composite carbone

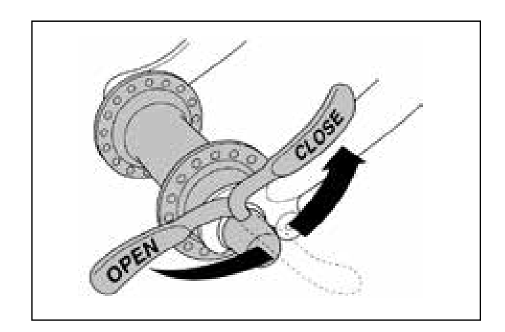
AVANT CHAQUE SORTIE

CONTRÔLEZ LES POINTS SUIVANTS AVANT CHAQUE SORTIE :

1. Les attaches rapides de la roue avant et de la roue arrière, de la tige de selle et d'autres composants sont-elles correctement serrées ? Reportez-vous au chapitre « **Maniement des attaches rapides et des axes traversants** » pour de plus amples informations.

2. Les pneumatiques sont-ils en bon état et la pression de gonflage est-elle suffisante ? Faites tourner les deux roues pour vérifier leur centrage. Cette mesure permet aussi de détecter à temps une déchirure latérale sur un pneu, une rupture d'axe de moyeu ou un rayon cassé. Reportez-vous au chapitre « **Roues : Pneumatiques, chambres à air et pression de gonflage** » pour de plus amples informations.

3. Faites un essai de freinage à l'arrêt, en tirant avec force les leviers de frein vers le cintre. Vous devez atteindre rapidement un point de pression perceptible au niveau du levier ; cependant, vous ne devez pas pouvoir tirer le levier complètement jusqu'au cintre. Dans le cas des freins sur jante, la surface de contact des patins doit pouvoir s'appuyer entièrement sur les flancs des jantes mais ne doit pas frotter contre les pneus. Reportez-vous au chapitre « **Système de freinage** » pour de plus amples informations sur les freins.





Vérifiez la pression des pneus



Le levier ne doit pas toucher le cintre

En cas de serrage incorrect des attaches rapides, des éléments du vélo peuvent se détacher. **Risque de chute !**


N'utilisez pas votre Canyon s'il ne satisfait pas un des points évoqués ci-dessus.

4. Si vous circulez sur des voies publiques ou de nuit, vérifiez le système d'éclairage (voir le chapitre « **Exigences légales** »).

5. Soulevez légèrement votre Canyon, puis laissez-le rebondir sur le sol. Si vous percevez un cliquetis, tentez d'en déterminer l'origine. Contrôlez éventuellement les paliers et les visseries.

6. Parez à l'imprévu et emmenez toujours avec vous une petite trousse à outils que vous fixerez sous la selle. Elle devra offrir assez de place pour deux démonte-pneus en plastique, un jeu de clés Allen, une chambre à air de rechange, quelques rustines avec de la colle, votre téléphone portable et un peu d'argent. Prévoyez également une pompe que vous fixerez au cadre.

7. Munissez-vous d'un antivol robuste si vous avez l'intention de laisser votre Canyon dans un endroit sans surveillance. Attachez toujours votre Canyon à un point fixe, de manière à ce qu'il ne puisse être déplacé ou emporté.

Pour prévenir les risques de dommages sur votre Canyon, tenez compte du poids total admissible et respectez les spécifications concernant le transport des bagages et des enfants indiquées dans le chapitre « **Utilisation conforme à l'usage prévu** ». Nous vous recommandons également de lire le chapitre « **Transport de votre vélo Canyon** » si vous envisagez le transport de votre vélo en voiture ou par avion.



Ne roulez jamais sans éclairage la nuit



Kit de réparation d'urgence

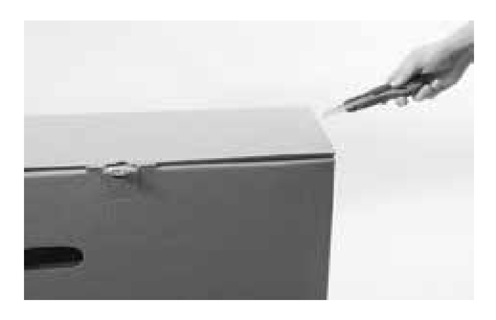
Votre Canyon est énormément sollicité par les contraintes du terrain sur lequel vous évoluez, ainsi que par les forces que vous exercez sur le vélo. Soumis à des charges dynamiques importantes, ses différents composants réagissent par l'usure et la fatigue. Vérifiez régulièrement si votre vélo présente des signes d'usure, mais aussi des éraflures, des déformations, des altérations de couleur ou des fissures naissantes. Des pièces dont la durée de vie est dépassée peuvent céder subitement. Faites réviser votre Canyon régulièrement de façon à ce que les pièces suspectes puissent être éventuellement remplacées. Vous trouverez de plus amples informations sur le maintien du bon état de marche et de la fiabilité de votre Canyon aux chapitres « **Conseils généraux d'entretien et révisions** », « **Couples de serrage recommandés** » et « **Intervalles d'entretien et de maintenance** ».

ASSEMBLAGE APRÈS RÉCEPTION DU BIKEGUARD

L'assemblage du vélo, livré pré-assemblé dans son carton BikeGuard, n'est pas compliqué mais demande cependant à être effectué avec soin et circonspection. Un assemblage incompétent peut compromettre la fiabilité du vélo.

Familiarisez-vous tout d'abord avec les différents composants de votre Canyon.

Dépliez la couverture recto de votre manuel du vélo de route. Nous y avons fait figurer un vélo de route Canyon doté de tous les composants essentiels. Conservez la page dépliée pendant la lecture. Elle vous permettra de repérer rapidement les composants mentionnés dans le texte.



L'illustration représente un vélo de route Canyon quelconque ; il peut différer dans l'apparence du modèle que vous possédez.

Ouvrez tout d'abord le carton BikeGuard.

Servez-vous pour cela d'un cutter ou d'un couteau comparable à lame courte. Évitez d'utiliser un couteau pour retirer les emballages de protection sur le vélo lui-même.

VÉRIFICATION DU CONTENU DU BIKEGUARD



Le BikeGuard contient le kit cadre monté avec la roue arrière et tous les composants, ainsi que la roue avant démontée, emballée éventuellement dans une housse, la selle avec la tige de selle et un carton contenant les petites pièces (attaches rapides, réflecteurs, et éventuellement pédales) et le Toolcase contenant la clé dynamométrique Canyon avec ses douilles, la pâte de montage Canyon ainsi que le manuel du vélo de route et le CD fourni.

Si vous utilisez un cutter, faites attention de ne pas endommager le matériel ni de vous blesser. Évitez absolument d'orienter la lame vers vous ou le matériel !

Partagez votre enthousiasme et demandez à une personne de vous aider à retirer votre nouveau Canyon du carton BikeGuard et à effectuer son assemblage.

L'assemblage s'effectuera le plus simplement et sûrement possible si vous disposez d'un pied de montage ou pouvez vous faire aider d'une personne.

INFORMATION GÉNÉRALE SUR L'ASSEMBLAGE DU VÉLO DE ROUTE

Votre Canyon a été intégralement monté et essayé en usine. Après la procédure d'assemblage exposée ci-dessous, le vélo devrait être en parfait état de marche et ne demander aucun ajustement.

L'assemblage est décrit ci-dessous de manière succincte. Si vous n'êtes pas formé ou ne disposez pas d'une expérience suffisante pour effectuer l'assemblage, lisez les chapitres complémentaires qui se trouvent dans votre manuel du vélo de route ou sur le CD fourni ; tenez compte aussi des notices techniques fournies par les équipementiers sur le CD fourni. Procédez avant la première sortie aux opérations de contrôle décrites dans le chapitre **« Avant chaque sortie »**.



Si vous utilisez un pied de montage pour assembler votre Canyon, ne le fixez pas par un tube du cadre ou par la tige de selle en carbone, mais exclusivement par une tige de selle en aluminium adéquate ! Utilisez de préférence un pied de montage supportant le cadre en trois points intérieurs ou demandez à une aide de tenir le Canyon pendant que vous l'assemblez.

UTILISATION DE LA CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE CANYON



Pour assurer la fixation la plus fiable possible de deux composants, nous considérons chez Canyon que l'emploi d'une clé dynamométrique est indispensable.

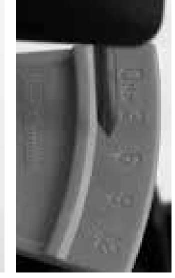


Un dépassement du couple maximum autorisé sur les vis de fixation du composant (par ex. sur la potence, le pivot de fourche, le cintre out la tige de selle) engendre une force de serrage trop élevée. Celle-ci peut entraîner une défaillance du composant et constitue par conséquent un facteur important de risques. En outre, la garantie sur le produit est inopérante dans ce cas. Des vis soumises à un serrage insuffisant ou excessif peuvent entraîner une défaillance et, par suite, un accident. Respectez scrupuleusement les couples de serrage stipulés par Canyon.

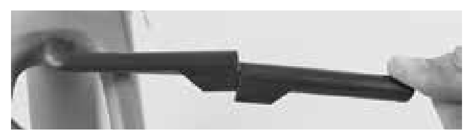
Utilisez pour l'assemblage la clé dynamométrique Canyon fournie dans le BikeGuard.

Enfoncez l'embout adéquat dans le porte-embout de la clé dynamométrique Canyon.

Introduisez complètement la clé Allen dans la tête de vis.

Tournez lentement la poignée de la clé dynamométrique Canyon. Le serrage opérant fait se déplacer l'aiguille de la clé sur l'échelle graduée. Cessez de tourner la poignée dès que l'aiguille atteint le chiffre correspondant au couple de serrage prescrit.



Pour la fixation de la tige de selle de l'Ultimate SLX utilisez uniquement la clé dynamométrique Canyon spécifique fournie. Celle-ci fonctionne comme une clé dynamométrique générale.

UTILISATION DE LA PÂTE DE MONTAGE CANYON



Les composants en carbone sont particulièrement vulnérables aux dommages causés par une force de serrage excessive. La pâte de montage Canyon crée une friction supplémentaire entre les deux surfaces, permettant ainsi une réduction de la valeur de couple nécessaire pour le serrage pouvant aller jusqu'à 30 %.



Son emploi est particulièrement recommandé dans les zones de serrage du cintre et de la potence, de la potence et du pivot de fourche ainsi que de la tige de selle et du tube de selle, trois endroits critiques où un serrage excessif peut endommager gravement la structure des composants, provoquer leur défaillance et invalider la garantie. En réduisant la force de serrage, la pâte de montage Canyon allège la tension sur les surfaces de carbone sensibles, prévenant ainsi tout dommage aux fibres ou le déchirement de la structure interne du carbone. En outre, elle supprime des bruits de craquement survenant souvent dans les zones de serrage.



De plus, elle garantit une protection maximale contre la corrosion et empêche efficacement son développement même dans les conditions humides. La pâte de montage Canyon peut être utilisée pour toutes les jonctions alu/carbone. La pâte de montage Canyon est idéale pour cet emploi car elle ne durcit pas.



Avant d'appliquer de la pâte de montage Canyon, débarrassez les surfaces à traiter des particules de saleté et des résidus de lubrifiant. Ensuite, appliquez une couche fine et régulière de la pâte de montage Canyon sur les surfaces propres en utilisant un pinceau ou une peau de chamois naturelle ou artificielle.

Assemblez enfin les composants comme il est prescrit. Utilisez pour cela la clé dynamométrique Canyon et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximum prescrit. Après serrage, essuyez le surplus de la pâte de montage Canyon et refermez soigneusement le sachet de la pâte.

DÉBALLAGE



Enlevez le carton protecteur sur le côté et le carton avec les petites pièces.

Retirez le carton avec la roue avant qui se trouve sur le côté du vélo dans le BikeGuard. Il se peut que la roue avant soit emballée dans une housse.



Notez que la selle et la tige de selle sont fixées sur la roue avant et mettez de côté le carton avec précaution.

Conservez tous les éléments d'emballage et le carton BikeGuard à l'abri de l'humidité. Vous aurez ainsi tout le nécessaire sous la main pour l'envoi ou le transport éventuel de votre vélo.



Les housses de roue ne sont pas fournies pour tous les vélos.



Retirez le Toolcase avec le manuel du vélo de route et l'outillage du carton avec les petites pièces.



Sortez le cadre avec les composants et la roue arrière montée du BikeGuard avec précaution, et déposez le de manière sure. Demandez le cas échéant à la personne qui vous aide de maintenir le vélo.

En sortant le cadre du BikeGuard, tenez fermement le cintre pour éviter qu'il ne se tord ou bascule et ne soit endommagé.

MONTAGE DU CINTRE ET/OU DE LA COMBINAISON CINTRE-POTENCE CANYON

Les vélos de route Canyon sont livrés avec des divers systèmes.



D'une part la potence Aheadset® éprouvée et le système du cintre.



D'autre part la combinaison cintre-potence Canyon. La dernière est également conçue pour le jeu de direction de type Aheadset®.

L'assemblage du vélo de route Canyon diffère légèrement selon le système dont votre vélo est équipé. De ce fait les deux variantes seront décrites ci-dessous.

MONTAGE DE LA COMBINAISON CINTRE-POTENCE CANYON



Maintenez la combinaison cintre-potence en position et détachez le ruban avec fermeture velcro fixant le cintre.

La fourche est fixée par le jeu de direction même et ne peut pas sortir.



Retirez les emballages de protection sur la combinaison cintre-potence. Essayez d'abord d'effectuer cette opération sans outil. Si vous n'y parvenez pas, utilisez de préférence une paire de ciseaux, et seulement en cas de besoin, un cutter.

Laissez pendre la combinaison cintre-potence avec précaution.

Si vous utilisez un cutter, faites attention de ne pas endommager le matériel ni de vous blesser. Évitez absolument d'orienter la lame vers vous ou le matériel !



Desserrez la vis en haut sur la potence et retirez la vis avec le capuchon. Ouvrez le sachet de la pâte de montage Canyon. Pressez un peu de la pâte de montage et appliquez une fine couche de pâte de montage Canyon sur la zone de serrage intérieure du cintre ainsi que sur la zone de serrage du pivot de fourche.



Enfoncez la combinaison cintre-potence sur le pivot de fourche. Veillez à ce que les gaines et les durites ne soient pas vrillées ou pliées et qu'elles forment un arrondi homogène vers les butées ou les étriers.



Placez le capuchon retiré en haut et vissez la vis en utilisant la clé dynamométrique Canyon à un couple de serrage de 2 Nm.

Positionnez la combinaison cintre-potence de sorte qu'elle soit au centre. Vérifiez l'alignement de la combinaison cintre-potence par rapport à la roue avant ; le cintre doit être rectangulaire et la potence doit être parallèle.



Enfoncez l'embout adéquat dans le porte-embout de la clé dynamométrique Canyon. Serrez d'abord les vis de serrage de la potence progressivement. Vérifiez que la fente soit régulière. Serrez ensuite les vis en respectant les couples de serrage imprimés (5 Nm).

⚠ Si vous utilisez un cutter, faites attention de ne pas endommager le matériel ni de vous blesser. Évitez absolument d'orienter la lame vers vous ou le matériel !

MONTAGE DU CINTRE



Maintenez le cintre en position et détachez le ruban avec fermeture velcro fixant le cintre en haut sur la potence.

Tenez toujours fermement le cintre pour éviter qu'il ne se tord ou bascule et ne soit endommagé. Détachez le ruban avec fermeture velcro fixant le cintre en bas sur la fourche.



Retirez les emballages de protection sur le cintre. Essayez d'abord d'effectuer cette opération sans outil. Si vous n'y parvenez pas, utilisez de préférence une paire de ciseaux, et seulement en cas de besoin, un cutter.

Laissez pendre le cintre avec précaution.

Enfoncez l'embout adéquat dans le porte-embout de la clé dynamométrique Canyon. Dévissez les vis de serrage du capot de la potence et retirez le capot.

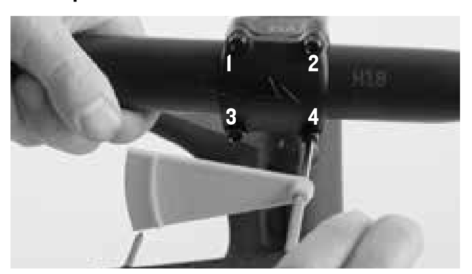


Ouvrez le sachet de la pâte de montage Canyon. Pressez un peu de la pâte de montage et appliquez une fine couche de pâte de montage Canyon sur la face intérieure du capot de la potence ainsi que sur la zone de serrage du corps de la potence.



Positionnez le cintre bien centré dans la zone de serrage de la potence en tenant compte des repères. Veillez à ce que les gaines et les durites ne soient pas vrillées ou pliées et qu'elles forment un arrondi homogène vers les butées ou les étriers.

Alternative 1 : Serrage des potences Aheadset® Canyon avec capot.



- Serrez les deux vis supérieures (pos. 1+2) légèrement (1 Nm). La fente doit se fermer complètement, jusqu'à ce que le capot affleure dans la potence. À cette fin, il vous faut éventuellement desserrer les deux vis inférieures (pos. 3+4).
- Serrez ensuite les deux vis inférieures (pos. 3+4) en respectant les couples de serrage indiqués sur la potence (5 ou 8 Nm).
- Resserrez alors les deux vis supérieures (pos. 1+2) en respectant les couples de serrage indiqués sur la potence (5 ou 8 Nm).

Alternative 2 : Serrage des potences Aheadset® conventionnelle avec capot.



Vérifiez que les fentes du capot de la potence et la potence sont parallèles l'une par rapport à l'autre et présentent la même largeur constante en haut et en bas. Desserrez le cas échéant les vis encore une fois et resserrez-les régulièrement.




Vérifiez que les poignées des commandes frein/dérailleur soient positionnées horizontalement. La partie basse du cintre doit être parallèle au sol ou légèrement inclinée vers le bas.



Enfin, serrez les vis régulièrement et en croix en respectant le couple de serrage imprimé.

MONTAGE DE LA ROUE AVANT



Sortez la roue avant du carton et, le cas échéant, de la housse.

La selle et la tige de selle sont fixées avec un ruban avec fermeture velcro et avec de l'emballage de protection sur la roue avant. Détachez le ruban avec prudence et mettez la selle et la tige de selle de côté.

Roue avant avec attache rapide



Prenez l'attache rapide de la roue avant qui se trouve dans le carton avec les petites pièces. Dévissez l'écrou de serrage de l'attache rapide et retirez un des ressorts.

Introduisez la tige de l'attache rapide dans l'axe creux de la roue avant.



Un ressort conique doit se trouver de chaque côté du moyeu. Veillez à ce que la plus petite circonférence du ressort conique s'appuie sur l'axe du moyeu des deux côtés de l'attache rapide.

Le levier de serrage de l'attache rapide est placé en principe du côté gauche du vélo dans le sens de la marche (côté opposé à la transmission).



Vissez l'écrou de réglage de tension de seulement deux tours sur l'attache rapide. De plus amples informations sur les attaches rapides vous sont fournies dans le chapitre « **Maniement des attaches rapides et des axes traversants** » dans votre manuel du vélo de route. Tenez compte également de la notice technique fournie par l'équipementier sur le CD fourni.



Retirez les emballages de protection de la commande frein/dérailleur.

Ouvrez l'étrier de frein de la roue avant en desserrant le levier de détente qui se trouve sur l'étrier (Shimano, SRAM) ou en appuyant sur le bouton de détente de la poignée de commande frein/dérailleur (Campagnolo) de sorte à faire basculer légèrement le levier vers l'arrière.



Montez la roue avant en insérant l'axe du moyeu avec l'attache rapide dans les pattes de la fourche.

Veillez à ce que la jante avec le pneu de la roue avant soit bien centrée entre les fourreaux de la fourche.

Lisez auparavant le chapitre « **Maniement des attaches rapides et des axes traversants** » dans le manuel du vélo de route et le CD fourni.



Vissez l'écrou de réglage de l'attache rapide ouverte jusqu'à ce que vous sentiez une résistance à la fermeture du levier. Veillez à ce que le levier en position fermée épouse la fourche et ne saillit pas sur le côté ou l'avant.



Resserrez immédiatement le levier de détente de l'étrier (Shimano, SRAM) ou réappuyez sur le bouton de détente de la poignée de commande frein/dérailleur (Campagnolo) avec le levier de frein en position tirée.

Après le retrait d'une roue, n'actionnez en aucun cas le levier de son frein à disque avant d'avoir inséré la cale de transport dans la fente libérée de l'étrier de frein.

Pour de plus amples informations sur le montage reportez-vous au chapitre « **Roues : Pneumatiques, chambres à air et pression de gonflage** » dans votre manuel du vélo de route sur le CD fourni.



Contrôlez si l'étrier est correctement centré sur la jante.

Pour de plus amples informations reportez-vous au chapitre « **Système de freinage** » dans votre manuel du vélo de route sur le CD fourni.



Contrôlez si la roue avant est complètement engagée dans les pattes de fixation et correctement centrée par rapport aux fourreaux de la fourche.

Pour de plus amples informations sur les freins de vélo de route reportez-vous au chapitre « **Système de freinage** » dans votre manuel du vélo de route sur le CD fourni.

Contrôlez si les surfaces des patins de frein portent entièrement sur les surfaces de freinage de la jante.



Actionnez le levier de frein (dans le cas des freins à disque, plusieurs fois) après avoir introduit la roue dans les pattes de fixation et serré l'attache rapide. Contrôlez régulièrement le point de pression des deux freins. Il doit être stable immédiatement et être atteint après la même course du levier.



Mettez les deux roues en rotation et contrôlez qu'elles n'ont ni voile ni saut.

Pour de plus amples informations reportez-vous au chapitre « **Roues : Pneumatiques, chambres à air et pression de gonflage** » dans votre manuel du vélo de route sur le CD fourni.

Procédez après le montage des roues à un essai de freinage à l'arrêt. Les leviers doivent présenter un point de pression et ne doivent pas pouvoir être tirés jusqu'au cintre.

Roue avant avec axe traversant

Sur les vélos équipés de freins à disque, contrôlez, avant l'installation de la roue, si les plaquettes de l'étrier sont exactement insérées dans leur logement. Les plaquettes doivent se présenter parallèles l'une par rapport à l'autre et les témoins d'usure doivent se trouver à leur emplacement prévu. Veillez à glisser correctement le disque entre les garnitures de frein.

Prenez l'axe traversant de la roue avant qui se trouve dans le carton avec les petites pièces.

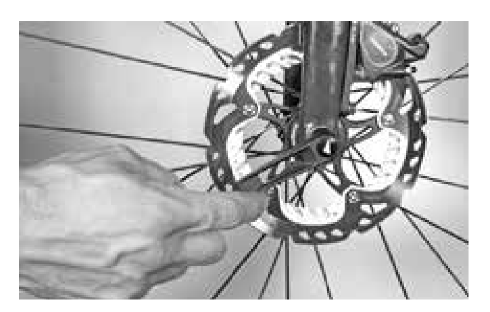
Introduisez la roue dans la fourche et engagez en même temps le disque dans l'étrier de frein si nécessaire.



Centrez la roue avant entre les pattes de fixation, puis introduisez l'axe traversant, le levier de serrage rapide en position ouverte, dans la patte de fixation, puis le moyeu en passant par la gauche.

Des roues mal montées peuvent être cause de chutes et d'accidents graves. En cas de doute minime ou pour toutes question, contactez notre hotline technique au 0890 710 132.

Les fabricants de systèmes de fixation de roue à axe traversant accompagnent habituellement leur produit d'une notice technique détaillée. Nous vous conseillons de la lire attentivement avant de démonter la roue ou d'effectuer une opération d'entretien quelconque.



Dès que vous avez atteint le côté opposé, tournez l'axe traversant dans le sens des aiguilles d'une montre dans l'écrou à droite. N'exercez pas de force, mais veillez à ce que le filetage de l'axe prenne correctement dans l'écrou de l'autre côté.

Pendant la première rotation, le levier de serrage RWS de l'axe traversant doit tourner avec souplesse. Lorsque tout est bien installé, tournez le levier de serrage RWS de deux tours et demi maximum au total dans le sens des aiguilles d'une montre pour prétendre le système RWS.



La force sur le levier augmente ensuite de manière perceptible. Tournez jusqu'à ce que l'axe soit serré fermement, mais pas plus.

Le levier de serrage RWS ne doit pas dépasser à l'avant.



Tirez légèrement sur le levier de serrage RWS pour le sortir et le placer dans une position favorable. Puis, tournez le levier de serrage RWS dans la position souhaitée et repoussez-le en direction du moyeu.



Saisissez d'abord le levier de serrage pour l'enlever et retirez le levier légèrement. Tenez ensuite la fourche d'une main. Tirez le levier de serrage fermement de l'autre main, jusqu'à ce qu'il peut être retiré.

Actionnez le levier de frein plusieurs fois pour que le frein soit prêt à l'utilisation. Il doit y avoir un point de pression après un tiers de la course du levier au maximum. Soulevez la roue et tapotez-la avec force par le haut. La roue doit être bien fixée et ne doit pas émettre de cliquetis.



Contrôlez le bon fonctionnement des dérailleurs.

Pour de plus amples informations sur le réglage des dérailleurs reportez-vous au chapitre « **Système de changement de vitesses** » dans votre manuel du vélo de route sur le CD fourni.



Passez toutes les vitesses et vérifiez si le dérailleur a été correctement réglé de sorte à ne pas toucher les rayons quand la chaîne se trouve sur le plus grand pignon.

> ⚠ Procédez après le montage des roues à un essai de freinage à l'arrêt. Le point de pression doit être atteint avant que le levier de frein touche le cintre. Dans le cas des freins hydrauliques actionnez les leviers de freins éventuellement plusieurs fois jusqu'à ce que vous sentiez un point de pression solide.

MONTAGE DE LA SELLE ET DE LA TIGE DE SELLE





Retirez le capuchon de protection cintre à l'extrémité supérieure du tube de selle. Desserrez la vis du collier de serrage sur le tube de selle. Lisez auparavant le chapitre « **Ajustement du vélo Canyon au cycliste** » dans le manuel du vélo de route et sur le CD fourni.



Vous devez pouvoir introduire la tige de selle dans le tube aisément, sans avoir à appuyer dessus ou la tourner. Si vous n'y parvenez pas, desserrez la vis de fixation de tige de selle sur le tube de selle un peu plus.

Retirez de nouveau la tige de selle du tube de selle. Appliquez un peu de pâte de montage Canyon sur la partie inférieure de la tige de selle et à l'intérieur du tube de selle ou sur la zone de serrage de la tige de selle.



Introduisez la tige de selle dans le tube de selle jusqu'à la hauteur requise pour la selle.

Ne roulez jamais avec votre Canyon si la limite d'extraction MAX est visible sur votre tige.



Retirez le cas échéant les emballages de protection de la selle.

Ajustez la position de la selle et serrez sans trop forcer la vis de fixation de tige de selle sur le tube de selle, à savoir sans dépasser le couple de serrage maximum autorisé. Utilisez la clé dynamométrique Canyon.

Mesurez la hauteur de la selle sur votre précédent vélo depuis l'axe du pédalier jusqu'à la lisière supérieure de la selle, au centre de celle-ci. Adoptez ensuite cette hauteur de selle pour votre nouveau Canyon.

Évitez absolument d'appliquer de la graisse ou du lubrifiant dans les zones de serrage en carbone !

Ne dépassez pas les couples de serrage maximum ! Leurs valeurs sont indiquées au chapitre « **Couples de serrage recommandés** », dans les notices des équipementiers et/ou directement sur les composants eux-mêmes.

Tenez compte des indications données au chapitre « **Réglage de la hauteur de la selle** », ainsi que des couples de serrage autorisés au chapitre « **Conseils généraux d'entretien et révisions** » dans votre manuel du vélo de route et sur le CD fourni et respectez également les consignes de l'équipementier.

Avec le système PPS (« Perfect Position System »), Canyon met à votre disposition un outil vous permettant de déterminer virtuellement la taille exacte que doit avoir votre vélo, sans que vous ayez à procéder à aucun essai. Vous pouvez accéder au système PPS sur notre site Web www.canyon.com

CAS SPÉCIAL DE LA FIXATION DE LA TIGE DE SELLE SLX



Retirez le capuchon de protection ou le bouchon en caoutchouc de l'arrière du tube de selle à l'endroit où les bases croisent le tube. Desserrez de quelques tours la vis du collier de serrage sur le tube de selle. Il n'est pas nécessaire de desserrer la vis complètement.

Vous devez pouvoir introduire la tige de selle dans le tube aisément, sans avoir à appuyer dessus ou la tourner. Si vous n'y parvenez pas, desserrez la vis de fixation de tige de selle sur le tube de selle un peu plus.



Introduisez la tige de selle dans le tube de selle jusqu'à la hauteur requise pour la selle. Votre tige de selle doit être enfoncée dans le tube de selle au minimum jusqu'en dessous du tube supérieur et ne doit pas être retirée du tube de selle au-delà de la limite d'extraction MAX indiquée sur la tige. Veillez à effectuer la fixation uniquement dans la zone marquée sur la tige de selle. Ajustez la position de la selle avec tige de selle et serrez la vis de serrage de la fixation du tube de selle légèrement en utilisant la clé dynamométrique Canyon.



Retirez de nouveau la tige de selle du tube de selle. Appliquez un peu de pâte de montage Canyon sur la partie inférieure de la tige de selle et à l'intérieur du tube de selle ou sur la zone de serrage de la tige de selle.

Évitez absolument d'appliquer de la graisse ou du lubrifiant dans les zones de serrage en carbone !

Mesurez la hauteur de la selle sur votre précédent vélo depuis l'axe du pédalier jusqu'à la lisière supérieure de la selle, au centre de celle-ci. Adoptez ensuite cette hauteur de selle pour votre nouveau Canyon.



Utilisez la clé dynamométrique fournie et serrez au couple requis. Ne dépassez pas le couple de serrage maximum autorisé de 5 Nm. Contrôlez la fixation de la tige de selle dans le cadre en saisissant la selle en avant et en arrière tout en essayant de la tourner. Remontez le bouchon en caoutchouc dans la tête de la vis à six pans creux située dans le tube de selle.

Pour de plus amples informations sur l'ajustement correct de la hauteur de selle, reportez-vous au chapitre « **Ajustement du vélo Canyon au cycliste** » dans le manuel du vélo de route et sur le CD fourni.

CAS SPÉCIAL SPEEDMAX CF ET AEROAD CANYON



Bon nombre de modèles Canyon (par ex. Speedmax CF) sont dotés d'une tige de selle aérodynamique. Pour cette raison, ils ne permettent pas le montage d'une tige de selle autre que la tige fournie en série.

Soulevez le revêtement du cadre en arrière dans le sens de marche et retirez-le vers l'avant de son guidage.



Introduisez votre doigt dans le tube de selle en appuyant de l'arrière sur le mécanisme de serrage et desserrez en même temps légèrement la vis en haut. Arrêtez dès que la partie supérieure du serrage affleure l'arête supérieure du tube supérieur ou dépasse l'arête d'un millimètre au maximum.

> ⚠ Si vous utilisez un pied de montage pour l'assemblage de votre Canyon, ne le fixez pas par un tube du cadre ou par la tige de selle si ceux-ci sont en carbone. Vous risqueriez d'écraser les tubes ! De préférence, utilisez un pied de montage supportant le cadre de l'intérieur, en trois points, ou encore un modèle fixant la fourche et supportant la boîte de pédalier.



Appliquez un peu de pâte de montage Canyon dans la partie inférieure de la tige de selle et à l'intérieur du tube de selle. Introduisez la tige de selle dans le tube de selle jusqu'à la hauteur souhaitée pour la selle. Votre tige de selle doit être enfoncée dans le tube de selle au minimum jusqu'en dessous du tube supérieur et ne doit pas être retirée du tube de selle au-delà de la limite d'extraction MAX indiquée sur la tige. Veillez à effectuer la fixation uniquement dans la zone marquée sur la tige de selle.



Vissez la vis à six pans creux du dispositif de fixation de la tige de selle en appliquant, comme indiqué, un couple de serrage de 4 à 6 Nm maximum.

Faites glisser le revêtement du cadre doté d'une bague de retenue dans le cadre de l'avant et mettez-le en place en arrière avec un cliquetis. Le revêtement doit affleurer le cadre.

> ℹ Pour de plus amples informations sur l'ajustement correct de la hauteur de selle, reportez-vous au chapitre « **Ajustement du vélo Canyon au cycliste** » dans le manuel du vélo de route et sur le CD fourni.

FIXATION DES PÉDALES



Votre vélo de route Canyon peut être complété par les pédales de course des grandes marques disponibles sur le marché.



Avant de visser les pédales sur les manivelles, examinez l'inscription portée sur leur axe. La lettre « R » (pour « right ») est gravée sur la pédale droite, « L » (pour « left »), sur la pédale gauche.

Attention ! La pédale gauche présente un pas à gauche et doit être vissée dans le sens inverse du sens de serrage habituel, c'est-à-dire dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

> ⚠ Ne dépassez pas les couples de serrage maximum ! Leurs valeurs sont indiquées au chapitre « **Couples de serrage recommandés** », dans les notices des équipementiers et/ou directement sur les composants eux-mêmes.



Appliquez une fine couche de pâte de montage disponible sur le marché sur le pas de vis des pédales avant de les visser sur les manivelles.



Sur les deux ou trois premiers tours, vissez à la main l'axe des pédales sur les manivelles.

Utilisez seulement ensuite une clé à pédale pour les serrer complètement. Certains types de pédales ne peuvent être fixés qu'avec une clé Allen.

> ⚠ Contrôlez une nouvelle fois le serrage des pédales après avoir roulé 100 km. Si elles n'étaient pas correctement serrées, les pédales pourraient se détacher, arracher le pas de vis des manivelles et entraîner éventuellement une chute.

EQUIPEMENT POUR LA CIRCULATION SUR LES VOIES PUBLIQUES



Fixez à présent le catadioptre blanc sur le cintre et le catadioptre rouge sur la tige de selle ainsi qu'une sonnette.



Enfin, fixez les catadioptres oranges sur les rayons des roues. Veillez à ce que deux catadioptres soient montés en vis-à-vis respectivement sur la roue avant et la roue arrière.

Respectez les réglementations relatives à la circulation sur les voies publiques du pays dans lequel vous utilisez votre vélo de route. Pour de plus amples informations reportez-vous au chapitre « **Exigences légales** » dans votre manuel du vélo de route sur le CD fourni.

CONTRÔLE ET RÉGLAGES



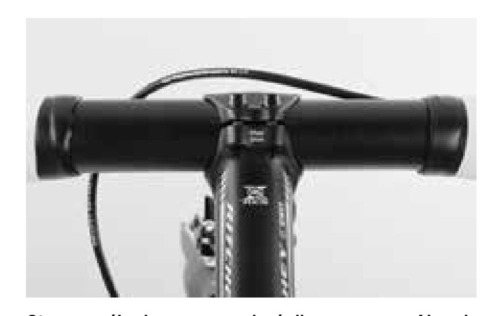
Gonflez les pneumatiques jusqu'à la pression maximale indiquée sur leurs flancs. Pour de plus amples informations sur les pneumatiques et les chambres à air reportez-vous au chapitre « **Roues : Pneumatiques, chambres à air et pression de gonflage** » dans votre manuel du vélo de route sur le CD fourni.



Procédez aux réglages de l'assise et des poignées, comme décrit dans le chapitre « **Adaptation du vélo Canyon au cycliste** » dans votre manuel du vélo de route.



Vérifiez que les poignées des commandes frein/dérailleur soient positionnées horizontalement. La partie basse du cintre doit être parallèle au sol ou légèrement inclinée vers le bas.



Si votre vélo de route est doté d'une potence Ahead-set® avec capot, vérifiez que les fentes du capot de la potence et la potence sont parallèles l'une par rapport à l'autre et présentent la même largeur constante en haut et en bas. Desserrez le cas échéant les vis et resserrez-les régulièrement.

Utilisez pour cela la clé dynamométrique Canyon et finissez éventuellement par serrer les vis. Ne dépassez pas les couples de serrage maximum !

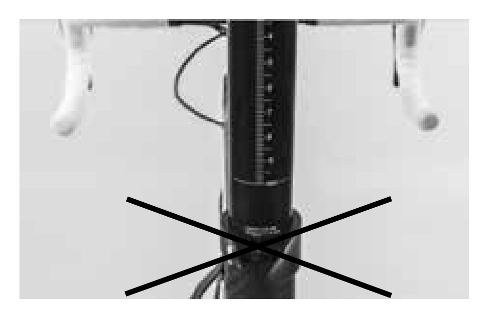


Sur les potences Canyon la fente supérieure est complètement fermée et un écart n'est seulement visible qu'en dessous.

Utilisez pour cela la clé dynamométrique Canyon et finissez éventuellement par serrer les vis. Ne dépassez pas les couples de serrage maximum !



Contrôlez que la position de la selle soit horizontale au moment ou le vélo est en position horizontale.



Votre tige de selle doit être enfoncée dans le tube de selle au minimum jusqu'en dessous du tube supérieur et ne doit pas être retirée du tube de selle au-delà de la limite d'extraction MAX indiquée sur la tige.



Contrôlez le bon fonctionnement des dérailleurs. Passez toutes les vitesses.



Contrôlez que la selle soit centrée. Vérifiez l'alignement de la selle par rapport au tube supérieur et au tube diagonal.



Vérifiez si le dérailleur arrière a été réglé de sorte à ne pas toucher les rayons quand la chaîne est sur le plus grand pignon. Appuyez sur le dérailleur arrière afin d'exclure une collision et mettez la roue lentement en rotation.

Pour de plus amples informations sur le réglage des dérailleurs reportez-vous au chapitre « **Système de changement de vitesses** » dans votre manuel du vélo de route sur le CD fourni.

Ne roulez jamais avec votre Canyon si la limite d'extraction MAX est visible sur votre tige.



Contrôlez le serrage de la tige de selle. Essayez de faire tourner les composants.



Contrôlez la fixation correcte du cintre et des commandes frein/dérailleur. Essayez de faire tourner les composants. Le cintre ne doit pas pivoter vers le bas. Éventuellement, resserrez avec prudence la ou les vis de serrage du cintre sur la potence.

Une fois le montage terminé, procédez avec soin aux vérifications décrites aux chapitres « **Avant la première sortie** » et « **Avant chaque sortie** ».

Contrôlez une nouvelle fois le serrage de toutes les vis après avoir parcouru 100 à 300 km, conformément aux couples de serrage recommandés. Pour de plus amples informations reportez-vous aux chapitres « **Conseils généraux d'entretien et révisions** », « **Couples de serrage recommandés** » et « **Intervalles d'entretien et de maintenance** » dans votre manuel du vélo de route sur le CD fourni.

Après les travaux d'assemblage et de contrôle, vous devez impérativement essayer votre Canyon sur un terrain plat à l'écart de la circulation (par exemple, un parc de stationnement) ! Si un défaut de fonctionnement, dû à un mauvais montage ou réglage, devait se produire alors que vous roulez sur la voie publique ou hors de la voie publique, vous pourriez perdre le contrôle de votre vélo et avoir un accident !

EMBALLAGE DE VOTRE VÉLO CANYON

Si vous devez emballer votre vélo Canyon, par exemple pour l'envoyer à notre atelier qualifié en vue d'une révision ou bien l'emmener en voyage, vous devez respecter certaines précautions pour éviter qu'il ne soit endommagé pendant le transport.

Une notice d'emballage « **Comment emballer votre vélo de route** » est fournie avec votre BikeGuard. Respectez scrupuleusement les instructions données dans cette notice lorsque vous emballez votre vélo.

La notice d'emballage qui vous guide pas à pas dans l'emballage de votre vélo Canyon vous est proposée également sur notre site Web www.canyon.com.

Si vous devez voyager par avion, emballez votre vélo dans le carton BikeGuard ou utilisez une valise à vélo appropriée, par exemple la valise BikeShuttle de Canyon.

Pour le transport en voiture, veillez à bien arrimer et protéger le vélo. En cas de doute ou si vous avez des questions, lisez les chapitres complémentaires qui se trouvent vers la fin de ce manuel ou sur le CD fourni ou contactez notre hotline technique au 0890 710 132.

Ne déposez pas le vélo ou des composants dans l'habitacle de votre véhicule sans les arrimer. Des pièces non fixées pourraient constituer un danger pour les occupants du véhicule en cas de freinage brusque.

Si votre vélo Canyon n'a pas été emballé pour l'expédition conformément à la notice d'emballage fournie, vous ne pourrez revendiquer aucun remboursement de la part de Canyon Bicycles GmbH pour des dommages intervenus éventuellement pendant le transport.



La valise de transport Canyon BikeShuttle



Le carton de transport BikeGuard

Sur la plupart des porte-vélos, les étriers de fixation trop étroits peuvent écraser les tubes de cadre surdimensionnés. Endommagés de cette manière, des cadres en carbone peuvent céder brusquement par la suite, tandis que les cadres en aluminium peuvent très facilement subir des enfoncements. Les magasins d'accessoires auto proposent des modèles spéciaux adaptés au transport de tels vélos.

Veillez à ce qu'aucun accessoire (outil, sacoches, siège pour enfant etc.) ne se trouve sur le vélo et ne puisse s'en détacher. **Risque d'accident !**

MANIEMENT DES ATTACHES RAPIDES ET DES AXES TRAVERSANTS

Malgré leur mode de fixation simple, les attaches rapides sont souvent cause d'accidents, dus à un maniement incorrect.

L'attache rapide dispose essentiellement de deux éléments pour le réglage :

- Le levier de serrage, d'un côté, transformant le mouvement de fermeture en force de serrage via un excentrique.
- L'écrou de réglage sur le côté opposé, permettant d'exercer une précontrainte sur la tige filetée de l'attache.

DÉMARCHE À SUIVRE POUR LE SERRAGE FIABLE DE LA ROUE AVEC ATTACHES RAPIDES

- Ouvrez le levier de l'attache rapide. Vous devez alors pouvoir lire l'inscription « OPEN » sur le levier.
- Déplacez le levier vers la position de serrage ; vous devez pouvoir lire l'inscription « CLOSE » sur la joue du levier quand celui-ci est rabattu. Du début jusqu'à mi-course, vous devez pouvoir actionner le levier très facilement, sans produire aucun effet de serrage.
- Au delà, la force que vous devez exercer sur le levier doit augmenter sensiblement et être telle que vous devez avoir des difficultés à déplacer le levier en fin de course. Appuyez sur le levier avec la paume de la main en prenant appui avec les doigts sur la fourche ou le cadre.

Attachez non seulement le cadre mais aussi les roues munies d'attaches rapides à un objet fixe quand vous garez votre vélo dans un endroit.



Levier de serrage et écrou de réglage



Desserrage de l'attache rapide



Serrage de l'attache rapide

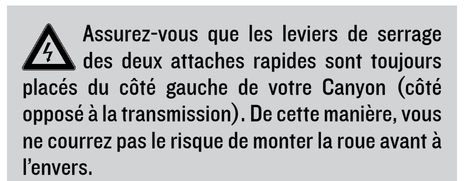


Des roues mal montées peuvent être cause de chutes et d'accidents graves.

Ne partez jamais avec un vélo dont vous n'avez pas contrôlé la fixation des roues ! Si une roue se détache pendant que vous roulez, la chute sera inévitable.

- En position finale, le levier doit être parallèle à la roue et ne doit en aucun cas saillir sur le côté. Le levier doit être plaqué contre le cadre ou la fourche, ce afin d'éviter toute ouverture involontaire par accrochage.
- Pour contrôler la fiabilité du serrage, essayez de faire tourner le levier en position fermée.
- Si le levier peut tourner autour de l'axe, le serrage de la roue n'est pas suffisant. Vous devez ouvrir de nouveau le levier pour augmenter la précontrainte sur la tige de l'attache rapide. Pour cela, tournez l'écrou de réglage placé sur le côté opposé d'un demi-tour dans le sens des aiguilles d'une montre.
- Fermez de nouveau le levier et contrôlez la fiabilité du serrage. Si le levier ne tourne plus, vous pouvez considérer que le serrage de la roue est correct.
- Enfin, soulevez le vélo pour décoller la roue du sol et donnez un coup léger sur le pneu avec le poing. Si la roue est bien fixée, elle ne se déboîtera pas dans les pattes de fixation.

Pour contrôler la fixation de la selle par l'attache rapide, essayez de faire pivoter la selle autour de l'axe de la tige.



Assurez-vous que les leviers de serrage des deux attaches rapides sont toujours placés du côté gauche de votre Canyon (côté opposé à la transmission). De cette manière, vous ne courrez pas le risque de monter la roue avant à l'envers.

En cas de serrage insuffisant des attaches rapides, les roues peuvent se détacher. **Risque accru d'accident !**



Pour contrôler la fiabilité du serrage, essayez de faire tourner le levier en position fermée



Le levier de l'attache rapide doit se trouver à peu près parallèle à la roue et ne doit pas faire saillie



En position finale, le levier doit être perpendiculaire à l'axe de l'attache

Il est possible de remplacer les attaches rapides par des axes antivol. Ceux-ci ne peuvent être desserrés qu'à l'aide d'une clé spéciale codée ou d'une clé Allen. En cas de doute ou si vous avez des questions, contactez notre hotline technique au 0890 710 132.

DÉMARCHE À SUIVRE POUR LE SERRAGE FIABLE DE LA ROUE AVEC AXES TRAVERSANTS

Le système RWS de DT Swiss sur les vélos de route contient des axes traversants qui confèrent une meilleure rigidité aux fourches et aux triangles arrière. Lorsque votre vélo de route est soumis à des sollicitations, il ne dévie pas de sa trajectoire.

Pour de plus amples informations sur le montage d'une roue avant avec système RWS de DT Swiss reportez-vous au chapitre « **Assemblage après réception du BikeGuard** » dans les premières pages de la présente notice.

Le montage de la roue arrière se fait de la même façon.

Pour démonter la roue introduisez le levier de serrage dans l'axe. Assurez-vous que le levier de serrage (pentagonal) soit bien en place dans l'axe.

Tournez ensuite le levier de serrage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Lorsque vous avez ouvert l'axe traversant entièrement en effectuant environs deux tours et demi, tenez la roue dans cette position et retirez l'axe du moyeu.

Des roues mal montées peuvent être cause de chutes et d'accidents graves. En cas de doute minime ou pour toutes question, contactez notre hotline technique au 0890 710 132.

Procédez après le montage des roues à un essai de freinage à l'arrêt. Le point de pression doit être atteint avant que le levier de frein touche le cintre. Dans le cas des freins hydrauliques actionnez les leviers de freins éventuellement plusieurs fois jusqu'à ce que vous sentiez un point de pression solide.



Système RWS de DT Swiss pour les vélos de route



Axe traversant sur la roue arrière



Levier de serrage amovible

Les fabricants de systèmes de fixation de roue à axe traversant accompagnent habituellement leur produit d'une notice technique détaillée. Nous vous conseillons de la lire attentivement avant de démonter la roue ou d'effectuer une opération d'entretien quelconque.

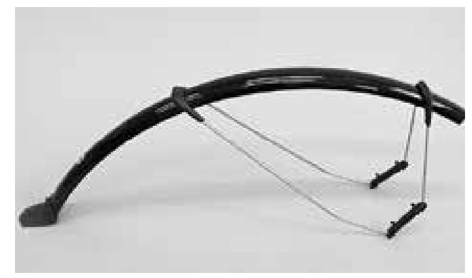
PRÉCAUTIONS À PRENDRE LORS D'AJOUTS ET DE MODIFICATIONS

Les vélos Canyon sont des articles de sport équipés en fonction de l'usage spécifique auxquels ils sont destinés. Tenez compte du fait que le montage de garde-boues ou d'autres accessoires peut avoir un effet préjudiciable sur le bon fonctionnement et, par suite, la fiabilité du vélo. Avant l'achat et le montage d'accessoires, vous devez vérifier si ceux-ci sont compatibles avec votre Canyon. Pour les sonnettes ou klaxons d'appoint, ainsi que les systèmes d'éclairage, renseignez-vous pour savoir si ces accessoires sont autorisés par la loi, s'ils sont homologués et s'ils satisfont aux conditions d'utilisation sur la voie publique. Les projecteurs alimentés par accumulateurs ou par batteries doivent porter la marque d'homologation, reconnaissable à la ligne serpentine accompagnée de la lettre « K » (voir le chapitre sur les « **Exigences légales** »).

Si vous souhaitez monter un porte-bagage, un siège d'enfant ou tracter une remorque d'enfant, vérifiez d'abord si cela est possible, dans le chapitre « **Utilisation conforme à l'usage prévu** ». Si votre Canyon ne semble soumis à aucune restriction, renseignez-vous auprès de notre hotline technique au numéro 0890 710 132 sur les équipements adéquats.

N'entreprenez vous-même que les travaux dont vous maîtrisez parfaitement l'exécution.

Les cintres, les potences et les fourches ne devraient être changées que par un mécanicien compétent. Tenez compte dans tous les cas de la notice d'utilisation fournie par l'équipementier. Pour le montage d'autres composants ou accessoires, vous êtes vous-même toujours responsable du montage compétent desdits composants. Au moindre doute, confiez votre Canyon à notre atelier qualifié.


Garde-boue


Porte-bagages

Le montage d'accessoires autres que ceux d'origine, tels que des garde-boues, porte-bagages, etc. peut affecter le bon fonctionnement de votre vélo. Pour cette raison, utilisez de préférence les accessoires proposés dans notre assortiment. Vous aurez ainsi l'assurance d'utiliser des composants adaptés.

En cas de montage incorrect, des pièces peuvent se détacher ou se rompre et provoquer une chute grave. Serrez les visseries importantes pour la sécurité en respectant les couples de serrage prescrits.

Pour toutes questions concernant le montage d'accessoires, la compatibilité de composants entre eux ou des transformations, lisez les chapitres complémentaires qui se trouvent vers la fin de ce manuel ou sur le CD fourni ou contactez notre hotline technique au numéro 0890 710 132.

PARTICULARITÉS DU COMPOSITE CARBONE

Le composite carbone, qui se compose à proprement parler d'une matière plastique renforcée de fibres de carbone (CFK) présente quelques particularités par rapport aux autres matériaux usuels de construction légère. Il est extrêmement important que vous ayez connaissance de ces particularités pour pouvoir jouir durablement des hautes qualités de votre Canyon et compter sur votre matériel en toute circonstance.

Le composite carbone a fait ses preuves dans le domaine du sport cycliste par d'innombrables victoires. Ce matériau permet, sur la base d'une conception, d'une fabrication et d'un traitement tenant compte de ses spécificités, de réaliser des composants extrêmement résistants et capables de supporter des sollicitations importantes pour un poids très faible.

Cependant, le composite carbone présente la particularité propre d'être cassant. Du fait de cet inconvénient, le carbone ne se déformera pas de manière durable sous l'effet d'une surcharge, bien que sa structure interne soit déjà endommagée. Dans des cas extrêmes, ses fibres peuvent se désolidariser les unes des autres, phénomène dit de délamination affectant considérablement la résistance du composant. Les surcharges exercées sur le composant, même si elles entraînent une détérioration des fibres internes, ne seront pas détectables par une déformation visible du matériau, comme c'est le cas avec l'acier ou l'aluminium. Ainsi, un composant carbone ayant subi une surcharge peut céder ultérieurement lors de son utilisation et provoquer une chute aux conséquences imprévisibles. Si le risque se présente, nous vous recommandons vivement de faire inspecter le composant incriminé ou, mieux encore, votre Canyon tout entier par un de nos mécaniciens qualifiés.

Veillez à toujours garer votre Canyon soigneusement et de sorte qu'il ne puisse pas se renverser. Un cadre et des composants en carbone peuvent facilement être endommagés à la suite d'une simple chute.


Le composite carbone

Soyez attentif quand vous roulez. Si votre composant en carbone produit des craquements, ceci peut laisser présager une défaillance de matériau imminente. N'utilisez plus votre vélo mais contactez notre hotline technique pour décider de la démarche à suivre. Dans l'intérêt de votre sécurité, ne faites jamais réparer des composants en carbone. Faites changer immédiatement un composant endommagé et empêchez impérativement sa réutilisation par une tierce personne.

Les pièces en carbone ne doivent jamais être soumises à des traitements requérant des températures élevées, tels le revêtement poudre où l'émaillage à chaud. La chaleur nécessaire pour ces traitements pourrait détruire le composant. Évitez aussi de laisser votre vélo dans un véhicule exposé à un rayonnement solaire intense ou de le ranger près d'une source de chaleur.

Sur la plupart des porte-vélos, les étriers de fixation trop étroits peuvent écraser les tubes de cadre surdimensionnés. Endommagés de cette manière, des cadres en carbone peuvent céder brusquement par la suite. Les magasins d'accessoires auto proposent des modèles spéciaux adaptés au transport de tels vélos.

La charge totale (total cycliste, bagages (sac à dos) et vélo) supportée par ces roues ne doit pas dépasser 100 kg. Il est absolument interdit de tracter une remorque avec un vélo équipé de roues carbone.

PARTICULARITÉS DES ROUES EN CARBONE

Construites à partir de matière plastique renforcée de fibres de carbone, les roues en carbone se distinguent par leurs grandes qualités aérodynamiques et leur faible poids.

PARTICULARITÉS RELATIVES AU FREINAGE

Les surfaces de freinage de ces roues étant en carbone, leur comportement au freinage présente certaines particularités. Utilisez uniquement des patins adaptés aux roues en carbone. Nous recommandons de toujours utiliser les patins préconisés par le fabricant des roues en question.

Les équipementiers Shimano et Campagnolo fournissent eux aussi des patins carbone, spécifiquement adaptées aux exigences respectives de leurs jantes. En règle générale, les patins carbone s'usent plus rapidement que les patins de frein classiques. Les jantes ont un comportement au freinage qui demande une certaine accoutumance, notamment dans des conditions humides. Pour cette raison, entraînez-vous à freiner sur votre vélo dans une zone à l'écart de la circulation jusqu'à ce que vous en ayez acquis une maîtrise suffisante.

Les surfaces de freinage des jantes en carbone sont sensibles aux températures élevées. Si vous roulez en montagne, évitez par conséquent les freinages continus. Par exemple, si vous descendez un col en freinant en permanence sur la roue arrière, vous risquez de produire un échauffement de la jante tel que son matériau se déforme. La chaleur excessive peut alors endommager irrémédiablement la jante, provoquer l'éclatement du pneu et causer un accident. Servez-vous toujours des deux freins et relâchez-les fréquemment pendant quelques instants pour laisser aux roues le temps de refroidir.



Les roues dotées de jantes en carbone ont un comportement particulier au freinage

Ne fixez en aucun cas un cadre ou une tige en carbone sur un pied de montage ! Vous pourriez l'abîmer. Montez une tige de selle robuste (par ex. en alu) sur le cadre puis fixez celle-ci dans le pied de montage, ou utilisez un modèle de pied supportant le cadre en trois points intérieurs, ou bien un modèle fixant la fourche et soutenant la boîte de pédalier.

Contrôlez l'état des étriers de frein et utilisez uniquement des patins spécialement conçus pour des roues carbone.

Contrôlez fréquemment l'état des patins, car leur usure est éventuellement plus rapide que pour des patins classiques sur des jantes en aluminium.

Tenez compte du fait que l'effet de freinage sur des jantes en carbone diminue considérablement dans des conditions humides. Évitez dans la mesure du possible de prendre le vélo par temps humide ou quand une pluie s'annonce. Si vous devez cependant rouler sur une chaussée humide ou mouillée, soyez particulièrement vigilant et adoptez une vitesse beaucoup moins élevée que lorsque vous roulez par temps sec.

CONSEILS D'ENTRETIEN

Nettoyez les composants en carbone avec un chiffon humide et à l'eau claire, en ajoutant éventuellement un peu de produit de vaisselle. Vous pouvez enlever les traces d'huile ou de graisse tenaces avec un détergent à base de pétrole. Proscrivez absolument l'emploi de dégraisseurs contenant de l'acétone, du trichloréthylène, du chlorure de méthyle ainsi que l'emploi de détergents non neutres ou chimiques, contenant des solvants susceptibles d'attaquer les surfaces.

Pour protéger et polir la surface, vous pouvez utiliser de la cire auto. Les produits de lustrage ou polish contiennent des ingrédients solides qui peuvent avoir un effet abrasif sur les surfaces. Évitez le contact de produits d'entretien ou de lubrifiants avec les surfaces de freinage des roues en carbone !

Ne fixez en aucun cas un cadre ou une tige en carbone sur un pied de montage ! Vous pourriez l'abîmer. Montez une tige de selle robuste (par ex. en alu) sur le cadre puis fixez celle-ci dans le pied de montage, ou utilisez un modèle de pied supportant le cadre en trois points intérieurs, ou bien un modèle fixant la fourche et soutenant la boîte de pédalier.

Les composants en carbone, comme toutes les pièces de construction légère, ont une durée de vie restreinte. Pour cette raison, pensez à remplacer le cintre, la tige de selle, les roues en carbone et la potence à intervalles réguliers (par ex. tous les 3 ans ou après 15 000 km) selon l'utilisation et les contraintes auxquelles ils sont soumis, même s'ils n'ont été impliqués dans aucun accident ou autre événement semblable.

Pour empêcher que votre cadre en carbone ne soit endommagé par le frottement des gaines ou des projections de pierres, collez des autocollants de protection sur ses parties exposées, par ex. sur le tube de direction et sous le tube diagonal.



Utilisez de la cire auto pour protéger les surfaces de votre vélo



Autocollants spéciaux de protection pour le carbone

Évitez absolument de graisser des composants en carbone. La graisse, en pénétrant dans leur surface, réduit considérablement leur cœfficient de frottement et empêche une fixation fiable dans la plage de serrage autorisée. Il peut arriver que des composants en carbone graissés une fois ne puissent plus jamais être serrés correctement par la suite.

Contrôlez régulièrement, par exemple lors du nettoyage de votre vélo, si vos composants en carbone présentent des détériorations visibles telles que des entailles, des fissures, des bosses, des altérations de couleur, etc. Si votre chiffon reste accroché sur une surface, contrôlez celle-ci. N'utilisez plus votre Canyon mais contactez immédiatement notre hotline technique au 0890 710 132.

PARTICULARITÉS DES VÉLOS DE TRIATHLON, DE COURSE CONTRE LA MONTRE ET DE PISTE

CINTRE DE VÉLO DE COURSE CONTRE LA MONTRE

Pour les courses de triathlon et contre la montre, où une position assise aérodynamique est essentielle, on équipe souvent les vélos de cintres dits « aéro ». Sur les modèles « aéro », les manettes de commande des vitesses sont souvent installées aux extrémités du prolongateur, tandis que les leviers de frein sont placés aux extrémités d'un cintre plat ou de type « corne de vache ». En position couchée, les mains posées sur le prolongateur sont éloignées des poignées de frein, l'action de freinage est donc plus lente et la distance pour freiner plus longue. Soyez par conséquent très prévoyant si vous utilisez un tel cintre.

Il est possible de régler la position du cintre dans certaines limites en tenant compte des préférences personnelles. Néanmoins, vous devez veiller à ce que le prolongateur du cintre soit à peu près horizontal et que son angle d'inclinaison ne dépasse pas quelques degrés vers le bas et 30 degrés maximum vers le haut.

Assurez-vous que vos avant-bras peuvent s'appuyer confortablement sur le cintre et que les coudes dépassent un peu des accoudoirs vers l'arrière.



Le maniement d'un vélo de course contre la montre requiert une certaine habitude



Les coudes doivent dépasser légèrement vers l'arrière sur les accoudoirs

Les vélos de triathlon et de course contre la montre ont un comportement particulier en conduite. Familiarisez-vous avec le vélo dans un endroit tranquille et testez petit à petit sa maniabilité et ses qualités de tenue de route.

MANETTES DE CHANGEMENT DE VITESSE MONTÉES SUR PROLONGATEUR DE VÉLO DE COURSE CONTRE LA MONTRE

Sur les manettes Shimano, SRAM ou Campagnolo de commande de vitesses montées sur prolongateur, la poussée des manettes vers le bas entraîne le passage de la chaîne sur les pignons plus petits à l'arrière (développement plus grand) et sur les plateaux plus petits à l'avant (développement plus petit). Inversement, l'actionnement des manettes vers le haut entraîne le passage de la chaîne sur les pignons et les plateaux plus grands.

Le câble de dérailleur transmet le mouvement de la manette au dérailleur, qui engage alors la chaîne sur un autre plateau ou un autre pignon. Au moment de changer de vitesse, il est important de continuer à pédaler régulièrement et sans forcer, pendant que la chaîne passe d'un pignon ou d'un plateau à l'autre. Des guides spéciaux pratiqués dans la denture permettent sur les modèles de vélos actuels d'effectuer un changement de vitesses même si la chaîne se trouve sous tension. Cependant, le changement de vitesse sous charge raccourcit considérablement la durée de vie de la chaîne.

Un changement de vitesse sous charge peut en outre provoquer un blocage de la chaîne entre les plateaux et la base (phénomène dit « chain-suck »). Pour cette raison, évitez d'appuyer avec force sur les pédales au moment de passer des vitesses, notamment lorsque vous changez de plateau sur le dérailleur avant.

VÉLO DE PISTE

Les vélos de piste ne sont pas équipés de freins. Leur moyeu arrière est doté d'un pignon fixe, de sorte que les manivelles tournent aussi longtemps que la roue arrière est en mouvement. Pour cette raison, il vous est recommandé de vous familiariser au maniement d'un vélo de piste sous la direction d'un entraîneur expérimenté.



Les manettes de commande de vitesses montées sur prolongateur actionnent les dérailleurs avant et arrière



Dérailleur arrière



Vélo de piste

Tenez compte du fait que votre action de freinage peut être retardée dans certaines positions, si votre vélo est équipé d'un prolongateur aéro. En effet, vos mains ne pourront pas accéder facilement aux leviers de frein dans toutes les positions.

Les vélos de piste sont complètement différents dans leur maniement des vélos de route. Entraînez-vous avec prudence à rouler sans roue libre et sans freins sur votre vélo de piste.

APRÈS UNE CHUTE

1. Vérifiez que les roues sont encore bien serrées dans leurs pattes de fixation et centrées par rapport au cadre et à la fourche. Faites tourner les roues doucement et observez l'écart entre les patins et les flancs de la jante. Si l'écart varie sensiblement et que vous ne pouvez pas procéder à un centrage sur place, ouvrez légèrement les étriers de frein de sorte que la jante puisse tourner sans frotter sur les patins. Notez que vous ne disposez plus alors de l'effet de freinage complet. Reportez-vous aux chapitres « **Système de freinage** » et « **Roues** » pour de plus amples informations.

2. Vérifiez que le cintre et la potence ne présentent ni torsion ni début de rupture et qu'ils ne sont pas décalés. Vérifiez le serrage de la potence sur la fourche en essayant de bouger le cintre latéralement avec la roue maintenue en position. Appuyez-vous aussi sur les poignées de frein un court instant pour contrôler le bon serrage du cintre dans la potence. Reportez-vous aux chapitres « **Ajustement du vélo Canyon au cycliste** » et « **Jeu de direction** » pour de plus amples informations.

3. Vérifiez si la chaîne est encore engagée sur les plateaux et les pignons. Si le vélo est tombé du côté des dérailleurs, vérifiez le passage des vitesses. Demandez à une personne de soulever le vélo en le prenant par la selle et passez les vitesses une à une. Surveillez notamment l'écart du dérailleur par rapport aux rayons dans les petites vitesses, c'est-à-dire quand la chaîne s'engrène sur les plus grands pignons. Si le dérailleur ou la patte de fixation du dérailleur sont tordus, le dérailleur peut se coincer dans les rayons et **provoquer une chute !** Le dérailleur, la roue arrière et le cadre peuvent alors être endommagés. Contrôlez le dérailleur avant. S'il est décalé, il peut provoquer le déraillement de la chaîne. La transmission risque d'être brusquement interrompue (voir aussi le chapitre « **Système de changement de vitesses** »).



Vérifiez si les deux roues sont toujours correctement serrées dans leurs pattes de fixation



Essayez de faire pivoter le cintre par rapport à la roue avant



Vérifiez si la chaîne est encore engagée sur les plateaux et les pignons

Tenez compte également des indications données au chapitre « **Particularités du composite carbone** ».

4. Vérifiez l'alignement de la selle par rapport au cadre en prenant la boîte de pédalier ou le tube supérieur comme repère.

5. Soulevez votre vélo de quelques centimètres, puis lâchez-le pour le faire rebondir sur le sol. En cas de bruits suspects, voyez si des vis ou des écrous ne sont pas desserrés.

6. Pour finir, vérifiez encore une fois l'état général du vélo, afin de repérer d'éventuelles déformations, altérations de couleur ou fissures.

N'enfourchez votre vélo que si le contrôle de tous les points énumérés ci-dessus est satisfaisant et rentrez en roulant très prudemment. Évitez d'accélérer et de freiner brusquement et ne roulez pas en danseuse.

Si vous avez des doutes sur la fiabilité de votre vélo, faites-vous ramener en voiture pour éviter tout risque inutile. Arrivé chez vous, procédez encore une fois à un contrôle approfondi de votre vélo. Lisez les chapitres complémentaires qui se trouvent vers la fin de ce manuel ou sur le CD fourni et en cas de doute, contactez notre hotline technique au 0890 710 132.

Des composants en carbone qui ont subi un choc, de même que des pièces tordues en aluminium peuvent se rompre subitement. N'essayez pas de les redresser, car cela aggraverait encore le risque de rupture. Ceci vaut en particulier pour la fourche, le cintre, la potence, les manivelles, la tige de selle et les pédales. En cas de doute, il est toujours préférable de faire remplacer ces composants qui engagent votre sécurité.



Vérifiez l'alignement de la selle par rapport au cadre en utilisant le tube supérieur comme repère



Contrôlez l'état des composants en carbone avec un soin particulier et remplacez-les en cas de doute, pour votre sécurité



Après une chute, procédez au remplacement des composants légers pour votre sécurité

KITS CADRE : CONSEILS POUR LE MONTAGE, CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Canyon propose ses cadres de qualité en carbone et en aluminium en kits séparés, permettant un équipement selon les goûts individuels.

La personne qui complète le cadre et installe les composants doit auparavant s'assurer de la compatibilité des composants entre eux et garantir la qualité du montage. En raison du nombre infini de composants, il n'est pas possible à Canyon d'envisager dans ce manuel toutes les combinaisons d'équipement possibles. Canyon ne peut donc pas être tenu responsable pour toutes les configurations possibles de composants montées sur ses cadres.

Nous vous recommandons instamment de lire les notices fournies par les équipementiers soigneusement et dans leur intégralité. En principe, une incompatibilité des composants entre eux ou un montage défectueux peuvent compromettre la fiabilité de votre Canyon. Aussi nous vous recommandons de faire procéder au montage de votre Canyon par un spécialiste ou dans notre atelier qualifié. N'entreprenez pas de travaux qui dépasseraient vos compétences, dans l'intérêt de votre sécurité.



Kit cadre du Canyon Ultimate CF

N'hésitez pas à faire effectuer le montage de votre Canyon dans notre atelier qualifié.

Selon l'expérience et/ou l'habileté manuelle de la personne effectuant le montage, la présente notice pourra nécessiter un complément d'informations. Certains travaux peuvent requérir un outillage spécial (par exemple un extracteur spécial pour les manivelles) ou des instructions supplémentaires.

Évitez absolument de fixer le cadre par ses tubes dans la pince-mâchoire de votre pied de montage ! Vous pourriez endommager les parois minces des tubes. Installez d'abord une tige de selle robuste (en aluminium) sur le cadre puis fixez le cadre au pied de montage par la tige, ou utilisez un modèle de pied supportant le cadre par l'intérieur, en trois points, ou encore un modèle fixant la fourche et supportant la boîte de pédalier.

Les cadres sont préparés prêts à être montés, c'est-à-dire avec les filetages taillés et les emplacements des cuvettes ainsi que le tube de selle alésés. Un rattrapage du cadre n'est pas nécessaire. Ne modifiez pas le cadre ou ses éléments fonctionnels, comme par exemple les guide-câbles réglables, en les limant, les perçant, etc.

Lubrifiez tous les composants (à l'exception explicite des tiges de selle en carbone et des potences en carbone, de toutes les tiges de selle montées sur des cadres en carbone et de toutes les potences montées sur des pivots de fourche en carbone) avec une graisse de montage de qualité avant de procéder à leur montage sur le cadre. Vous limiterez ainsi les risques de corrosion et empêcherez que certaines pièces ne puissent plus être démontées éventuellement après un certain temps.

Sur les vélos Canyon, le jeu de direction et la fourche sont fournis déjà montés.

Effectuez le serrage des composants très progressivement en veillant toujours à appliquer au départ un couple de serrage inférieur au couple de serrage maximum, puis contrôlez la fixation correcte des composants, comme décrit dans les chapitres correspondants.

Quant aux composants pour lesquels aucune marge de couples de serrage n'est fournie, serrez les vis par étapes progressives jusqu'au couple maximal autorisé en contrôlant chaque fois leur bon serrage.

Seule l'utilisation de la potence livrée est autorisée.



La personne entreprenant le montage d'un vélo complet sur la base d'un cadre Canyon, doit veiller elle-même à ce que l'assemblage des composants soit réalisé conformément aux consignes du fabricant, aux normes générales et à l'état actuel de la science et de la technique. En cas de doute sur la compatibilité de certains composants avec le cadre, n'hésitez pas à contacter notre hotline technique au numéro 0890 710 132.



Tenez toujours compte des couples de serrage indiqués



Utilisez toujours une clé dynamométrique pour les serrages

Sur les cadre Canyon F10, la disposition des fibres de carbone a été partout optimisée pour obtenir la meilleure résistance possible aux contraintes d'utilisation. Pour cette raison, les arrêts de gaine rivetés doivent subir des charges uniquement dans le sens de cheminement des câbles de dérailleur et de frein. Ne tirez pas sur les câbles de biais ou perpendiculairement à leur sens de cheminement, à savoir en les éloignant du cadre, par exemple pour les pré-étirer. Vous risqueriez sinon d'endommager le cadre.

Sur certains composants, les valeurs des couples de serrage sont imprimées ou indiquées sur des autocollants. Respectez les valeurs de serrage recommandées. Conformez-vous impérativement aux notices techniques des équipementiers fournies avec les composants !

JEU DE DIRECTION

Tous les cadres sont livrés avec des cuvettes montées et un jeu de direction intégré (integrated headset).

Les kits cadre des vélos de route Canyon sont toujours livrés avec une potence et une fourche complètement montées ainsi qu'un jeu de direction réglé.



Jeu de direction monté et réglé avec potence et fourche

BOÎTIER DE PÉDALIER

Pour tous les cadres (excepté l'Aeroad CF) : BSA / BSC 1.370x24T (pas de vis à gauche sur le côté droit)
Aeroad CF : Pressfit BB 91 avec 86,5 mm

Les boîtiers de pédalier de type cartouche peuvent être montés directement avec une graisse de montage de qualité. Respectez les couples de serrage prescrits par le fabricant du boîtier de pédalier.



Boîtier de pédalier

LARGEUR DE TRIANGLE ARRIÈRE

Pour tous les cadres de vélo de route : 130 mm
Vélo de piste V-Drome : 120 mm

PATTE DE DÉRAILLEUR INTERCHANGEABLE

Les pattes de dérailleur amovibles sont fixées à un couple de serrage suffisant sur tous les cadres. Respectez le couple de serrage de 1,5 Nm. Ne dépassez en aucun cas le couple de serrage maximum de 1,5 Nm.



Lors du remplacement de la patte de dérailleur, ne dépassez en aucun cas le couple de serrage maximum de 1,5 Nm

PORTE-BIDON

Appliquez un couple de serrage maximum de 5 Nm. Ne dépassez en aucun cas le couple de serrage maximum de 5 Nm.

ARRÊTS DE GAINE

Sollicitez les arrêts de gaine rivetés sur les cadres Canyon Ultimate CF uniquement dans le sens de cheminement des câbles de dérailleur et de frein, conformément à la direction de la force. Une sollicitation de biais ou perpendiculaire au sens de cheminement des câbles risquerait d'endommager le cadre.



Respectez le couple de serrage maximum de 5 Nm pour la fixation du porte-bidon

Veillez à appliquer un peu de graisse entre le cadre et la patte de dérailleur lorsque vous remplacez celle-ci.

TIGE DE SELLE

Votre nouvelle tige de selle doit dans tous les cas avoir le même diamètre nominal que le diamètre intérieur du tube de selle de votre cadre. Vous devez pouvoir introduire la tige de selle dans le tube aisément, sans avoir à appuyer dessus ou la tourner. Si les diamètres de la tige et du tube de selle ne se correspondent pas, la tige de selle risque de ne pas pouvoir remplir sa fonction.

Avant de monter la tige sur le cadre, assurez-vous que le tube de selle ne présente aucune arête saillante ou ébarbure. Si votre tige de selle ou le tube de selle de votre cadre sont en carbone, les surfaces des deux parties doivent être exemptes de graisse ou d'huile. Nettoyez et ébarbez le tube de selle si nécessaire.

Ne serrez pas trop fort la vis ou l'attache rapide du collier de serrage sur le tube de selle. Tenez compte des indications données au chapitre « **Réglage de la hauteur de la selle** », ainsi que des couples de serrage autorisés au chapitre « **Conseils généraux d'entretien et révisions** » et respectez également les consignes de l'équipementier. Un serrage excessif peut endommager la tige de selle et entraîner un accident ou une blessure du cycliste.

Tenez compte des indications concernant les diamètres des tiges de selle fournies sur www.canyon.com/service

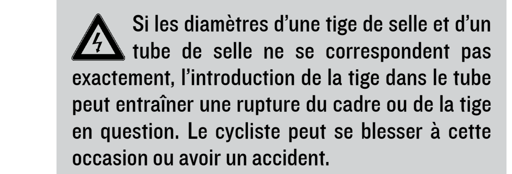
Utilisez la pâte de montage spéciale pour carbone de Canyon pour obtenir un serrage fiable de la tige de selle.



Assurez-vous que la tige de la selle soit parfaitement adaptée au cadre



Ne serrez pas trop fort la vis de fixation de tige de selle sur le tube de selle



Si les diamètres d'une tige de selle et d'un tube de selle ne se correspondent pas exactement, l'introduction de la tige dans le tube peut entraîner une rupture du cadre ou de la tige en question. Le cycliste peut se blesser à cette occasion ou avoir un accident.

Ne graissez en aucun cas une tige de selle en carbone ou le tube de selle d'un cadre en carbone.

Votre tige de selle doit être enfoncée dans le tube de selle au minimum jusqu'en dessous du tube supérieur et jusqu'au repère d'insertion minimum indiqué sur la tige. Ne roulez jamais avec votre Canyon si le repère d'insertion minimum est visible sur votre tige.

AJUSTEMENT DU VÉLO CANYON AU CYCLISTE

Peu importe que vous souhaitiez être assis en position aérodynamique ou détendue sur un vélo de route Canyon. La position de la selle est essentielle pour votre bien-être et pour vous permettre de déployer des performances maximum sur votre Canyon. Pour ces raisons, ajustez votre selle et votre cintre le plus précisément possible en fonction de vos besoins.

Un vélo de course est un outil de sport conçu principalement pour la vitesse. De ce fait, la position du cycliste sur un vélo de route impose certaines contraintes sur la musculature du tronc, des épaules et de la nuque.

Votre taille est un critère décisif pour le choix de la hauteur de cadre de votre Canyon. La position du cycliste sur son vélo est déjà conditionnée plus ou moins par le type du vélo choisi. Certains composants de votre Canyon sont cependant conçus de manière à pouvoir être ajustés, dans une certaine limite, à votre morphologie. Il s'agit principalement de la tige de selle, de la potence et des poignées de frein.

Choisissez la taille du vélo de sorte que l'écart de l'entrejambes par rapport au tube supérieur soit suffisamment grand pour que vous ne risquiez pas de vous faire mal en le heurtant lorsque vous descendez de vélo.

Avec le système PPS (Perfect Position System), Canyon met à votre disposition un outil vous permettant de déterminer virtuellement la taille exacte de votre vélo sans avoir à procéder à aucun essai. Vous pouvez accéder au système PPS sur notre site Web www.canyon.com



Veillez à un écart suffisant entre le tube supérieur et votre entrejambes



Position typique d'un coureur cycliste

Tous les travaux décrits dans la suite requièrent un minimum d'expérience, un outillage approprié et de l'habileté manuelle. Après le montage, faites un check-up rapide (voir le chapitre « **Avant chaque sortie** ») et effectuez un parcours d'essai dans une endroit tranquille ou sur une route peu fréquentée. Vous pourrez de cette manière contrôler vos réglages en toute sécurité. En cas de doute, contentez-vous de contrôler la position et confiez votre Canyon aux mains d'un spécialiste.

RÉGLAGE DE LA HAUTEUR DE LA SELLE

La hauteur de selle requise est réglée en fonction du pédalage.

Lors du pédalage, la plante du gros orteil doit reposer exactement au-dessus de l'axe et au centre de la pédale. La jambe ne doit pas être complètement tendue quand la pédale se trouve dans la position la plus basse. Si la selle est trop haute, il vous sera plus difficile d'actionner la pédale en position basse ; vous aurez tendance à vous déhancher, votre pédalage deviendra « carré ». Si la selle est trop basse, le pédalage pourra entraîner des douleurs au niveau des genoux. Aussi prenez le temps de contrôler la hauteur de la selle, en suivant la méthode simple indiquée ci-après. Utilisez pour cela des chaussures munies d'une semelle plate.

- Asseyez-vous sur la selle et posez le talon sur la pédale, celle-ci se trouvant dans la position la plus basse. Dans cette position, la jambe doit être complètement tendue et la ligne des hanches doit être parallèle au sol.

Pour régler la hauteur de la selle, vous devez desserrer la vis ou débloquer le levier du collier de serrage de la tige de selle (lisez auparavant le chapitre « **Maniement des attaches rapides et des axes traversants** »). Desserrez la vis de serrage avec un outil approprié, en tournant celle-ci dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Ne sortez pas la tige au-delà du repère d'insertion minimum indiqué sur celle-ci ! Sur les cadres dont le tube de selle dépasse du tube supérieur, l'extrémité inférieure de la tige de selle doit se trouver impérativement en dessous du tube supérieur ! Ceci peut impliquer une profondeur d'insertion minimum de 10 centimètres, voire davantage.



Pour régler la hauteur de la selle, vous devez desserrer la vis de fixation de la tige de selle sur le tube de selle



La jambe doit être complètement tendue quand la pédale se trouve dans la position la plus basse et que le talon du pied repose à plat sur celle-ci

La tige de selle et le cadre peuvent avoir différentes profondeurs d'insertion minimum à respecter. Choisissez chaque fois la plus grande profondeur d'insertion prescrite.

Chez des adolescents en cours de croissance, vérifiez la position d'assise régulièrement tous les deux à trois mois.

Ne graissez en aucun cas le tube de selle d'un cadre en carbone s'il n'est pas muni d'une douille en aluminium. Si vous utilisez une tige de selle en carbone, ne graissez pas le cadre, même si celui-ci est en métal. Il est possible qu'une fois graissés, les composants en carbone ne puissent plus être fixés correctement par la suite.

- Une fois desserrée, la tige de selle peut coulisser en hauteur. Veillez à ce que la partie de la tige insérée dans le tube de selle soit toujours bien graissée (exception : cadre ou tige de selle en carbone). Si votre tige ne devait pas glisser facilement dans le tube de selle, ne forcez surtout pas ! Contactez le cas échéant notre hotline technique au numéro 0890 710 132.
- Mettez la selle en position droite en alignant sa pointe sur le tube supérieur ou par rapport à la boîte de pédalier.
- Fixez de nouveau la tige. Pour cela, vissez la vis du collier de serrage dans le sens des aiguilles d'une montre. Vous devez pouvoir atteindre un effet de serrage suffisant sans trop forcer. Si ce n'est pas le cas, il est possible que la tige de selle ait un diamètre trop petit pour le cadre. En cas de doute, contactez notre hotline technique au 0890 710 132.
- Vérifiez que la tige est bien serrée. Pour cela, saisissez la selle par les deux mains, devant et derrière, et essayez de la faire pivoter latéralement. Si la selle reste en place, son serrage est correct.
- Vérifiez que l'extension des jambes est toujours correcte. Effectuez ce contrôle en plaçant le pied dans la position de pédalage la plus basse. La plante du gros orteil posée au centre de la pédale, le genou doit former un léger angle. Si c'est le cas, la hauteur de la selle est correctement réglée.
- Vérifiez que vous atteignez encore une position d'équilibre stable quand vos pieds sont posés sur le sol. Si ce n'est pas le cas, baissez un peu la selle.

Effectuez le serrage du composant progressivement, en vous rapprochant par petits paliers d'un demi-newton du couple de serrage maximum prescrit et en contrôlant régulièrement le serrage du composant. Ne dépassez en aucun cas le couple maximum prescrit par le fabricant.



Vérifiez l'alignement de la selle par rapport au cadre en utilisant le tube supérieur comme repère



Essayez de tourner la selle par rapport au cadre

Faites attention de ne pas trop serrer la vis du collier de serrage sur le tube de selle. En serrant trop fort, vous risqueriez d'endommager la tige de selle ou le cadre. **Risque d'accident !**

N'utilisez jamais votre vélo si la tige de selle est tirée au delà du repère d'insertion minimale indiqué sur la tige. La tige pourrait se rompre ou le cadre être endommagé. Sur les cadres dont le tube de selle dépasse du tube supérieur, l'extrémité inférieure de la tige de selle doit se trouver impérativement en dessous du tube supérieur et/ou des haubans !

RÉGLAGE DE LA HAUTEUR DU CINTRE

L'inclinaison du dos sur le vélo est fonction de la hauteur du cintre par rapport à la selle. Plus le cintre est bas, plus le buste doit s'incliner vers l'avant. Le cycliste a alors une position certes plus aérodynamique et reporte davantage de poids sur la roue avant, cependant la position inclinée est plus contraignante et moins confortable car les charges qui s'exercent sur les poignets, les bras, le buste et le cou augmentent.

Les potences peuvent différer entre elles par la longueur de l'avancée, le diamètre d'introduction sur le pivot de fourche et le diamètre de passage du cintre. Un mauvais choix peut avoir des conséquences graves pour votre sécurité : le cintre et la potence peuvent se rompre et provoquer un accident. Pour le remplacement, utilisez uniquement des pièces de rechange garanties d'origine et appropriées.



L'inclinaison du dos est fonction de la hauteur du cintre par rapport à la selle



La position allongée sur un vélo de course contre la montre demande une certaine habitude



Les vélos de piste ont un équipement réduit à l'essentiel et sans compromis

Assurez-vous que la combinaison cintre-potence est autorisée par le fabricant de cintres et le fabricant de potences.

POTENCES POUR PIVOT DE FOURCHE NON FILETÉ, TYPE AHEADSET®
(Aheadset® est une marque déposée de la société DiaCompe)

Sur les vélos équipés d'un jeu de direction de type Aheadset®, la potence sert aussi à régler le jeu de direction. Toute modification apportée à la position de la potence rend donc nécessaire un nouvel ajustement du jeu de direction (voir le chapitre « **Jeu de direction** »). Un réglage limité en hauteur est possible seulement en décalant les entretoises (aussi appelées « spacer ») ou en retournant la potence, s'il s'agit d'un modèle réversible.

- Dévissez la vis d'ajustement du jeu de direction, au sommet de la fourche, puis retirez le capuchon.
- Desserrez les vis fixant la potence sur le pivot de fourche. Retirez la potence du pivot.
- Vous pouvez à présent retirer les entretoises.
- Appliquez un peu de pâte de montage Canyon pour composants carbone à l'endroit où la potence doit être fixée.
- Introduisez complètement la potence sur le pivot de fourche, sans oublier de replacer au-dessus de la potence toutes les entretoises que vous avez auparavant retirées.

Tenez compte également des notices techniques fournies par les équipementiers.

La potence fait partie des éléments porteurs de votre vélo. Des modifications apportées à celle-ci peuvent compromettre votre sécurité. Veillez au serrage correct des vis de la potence et du cintre. Vous trouverez les valeurs de serrage recommandées dans le chapitre « **Couples de serrage recommandés** ». Si vous envisagez de procéder à des modifications, contactez éventuellement notre hotline technique au numéro 0890 710 132.

Desserrez les vis qui pincent la potence sur le pivot



Enlevez les entretoises du pivot, pour les replacer ensuite au-dessus ou au-dessous de la potence

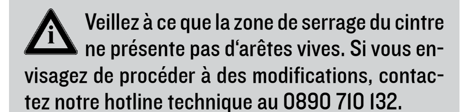


Appliquez un peu de pâte de montage spéciale pour carbone sur le pivot de fourche

Pour supprimer les entretoises, il est nécessaire de raccourcir auparavant le pivot de fourche. Cette modification est irréversible. Elle ne doit donc être entreprise que si vous êtes absolument sûr de la position assise que vous souhaitez obtenir. Faites réaliser ce travail par un spécialiste. Contactez de préférence notre atelier Canyon au numéro de la hotline technique : au 0890 710 132.

Si vous souhaitez retourner la potence, vous devez aussi démonter le cintre.

- Pour cela, dévissez complètement les vis du capot sur l'avancée de la potence puis retirez le capot et le cintre avec précaution.
- Appliquez de la pâte de montage Canyon pour composants carbone dans la zone de serrage du cintre et fixez de nouveau le cintre après avoir retourné la potence.
- Positionnez le cintre correctement dans la zone de serrage, de sorte que la partie basse du cintre soit horizontale ou tout au plus légèrement inclinée vers le bas.
- Vissez toutes les vis du capot à l'aide d'un clé dynamométrique, en respectant les couples de serrage recommandés. Tenez compte du fait que vous n'avez généralement pas besoin d'appliquer le couple de serrage maximum si vous utilisez une pâte de montage pour composants carbone. Un couple de serrage inférieur de 20 à 25 % au couple maximum (par ex. 6 Nm au lieu de 8 Nm) est suffisant et permet de ménager le matériel.
- Procédez au nouveau réglage du jeu de direction.
- Ajustez la potence de sorte que son avancée soit alignée sur la roue avant et que le cintre soit exactement perpendiculaire au sens de la marche. Serrez convenablement la potence après l'avoir ajustée, puis essayez de la faire pivoter latéralement pour contrôler le serrage (voir le chapitre « **Jeu de direction** »).


Veillez à ce que la zone de serrage du cintre ne présente pas d'arêtes vives. Si vous envisagez de procéder à des modifications, contactez notre hotline technique au 0890 710 132.

Si votre vélo Canyon est muni d'une fourche dont le pivot est en carbone (reconnaissable à la couleur noire ou noir brillant visible au niveau de la fente de la potence), vous devez faire preuve de la plus grande prudence lors du serrage de la potence. Confiez ce travail de préférence à un professionnel.


Procédez à un nouveau réglage du jeu de direction


Resserrez les vis de la potence en respectant le couple de serrage prescrit

Pour le serrage des vis de la potence et du cintre, respectez impérativement les couples prescrits, dont les valeurs sont indiquées au chapitre « **Couples de serrage recommandés** » ou dans les notices fournies par les équipementiers. Contactez éventuellement notre hotline technique au 0890 710 132. Le cintre ou la potence pourraient sinon se desserrer ou se rompre et provoquer éventuellement un accident grave.

SYSTÈME I-LOCK

Sur les vélos dotés du système i-Lock, la potence a aussi pour fonction de fixer le jeu de direction. Si l'on modifie la position de la potence, il est alors nécessaire de réajuster le jeu de direction (voir également le chapitre « **Jeu de direction** »).

Le réglage en hauteur est seulement possible en plaçant au-dessus de la potence les entretoises (aussi appelées « spacer ») qui se trouvaient en-dessous ou alors en retournant la potence, s'il s'agit d'un modèle réversible.

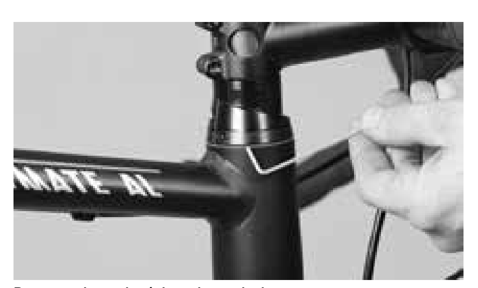
- Desserrez de deux à trois tours les vis de fixation de la potence qui se trouvent sur le côté. Desserrez la vis de réglage du jeu de direction en la tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
- Retirez le capuchon de la potence.
- Maintenez la fourche en position et retirez la potence du pivot de fourche.
- Vous pouvez à présent retirer les entretoises.
- Appliquez un peu de pâte de montage spéciale pour carbone à l'endroit où la potence doit être fixée.
- Introduisez complètement la potence sur le pivot de fourche, sans oublier de replacer au-dessus de la potence toutes les entretoises que vous avez auparavant retirées.

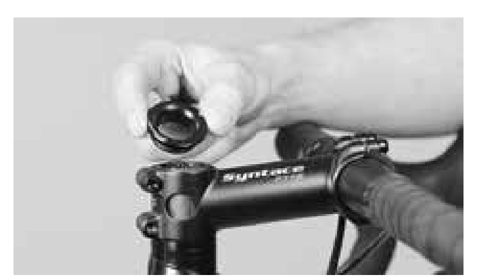
Ce réglage est provisoire et destiné seulement à tester la position, les entretoises pouvant éventuellement cliqueter lorsque vous roulez. Après avoir déterminé la hauteur de cintre adéquate, faites raccourcir le pivot de fourche par un spécialiste.

Pour le remplacement de la potence, utilisez uniquement des pièces de rechange garanties d'origine et appropriées. Selon le type de fixation, l'utilisation d'autres modèles de potence peut entraîner des dommages, en particulier sur les fourches carbone. **Risque de chute !** Canyon n'assume aucune responsabilité en cas d'utilisation du vélo en combinaison avec d'autres modèles de potence. La garantie devient caduque dans ce cas.



Desserrez les vis qui fixent la potence sur le pivot


Desserrez la vis de réglage du jeu de direction



Retirez le capuchon de la potence

Votre vélo Canyon est muni d'une fourche avec pivot en carbone, reconnaissable à la couleur noire ou noir brillant visible au niveau de la fente de la potence. Soyez toujours très prudent lorsque vous effectuez des travaux au niveau du poste de conduite. Confiez ces travaux de préférence à un spécialiste. En cas de doute, faites procéder aux ajustements par notre atelier spécialisé Canyon. Contactez le cas échéant notre hotline technique au 0890 710 132.

Si vous souhaitez retourner la potence, vous devez aussi démonter le cintre.

- Pour cela, dévissez complètement les vis du capot sur l'avancée de la potence puis retirez le capot et le cintre avec précaution.
- Appliquez de la pâte de montage pour composants carbone dans la zone de serrage du cintre et fixez de nouveau le cintre après avoir retourné la potence.
- Placez le capuchon sur le pivot de fourche, maintenez la fourche en position et appuyez sur la potence et le capuchon vers le bas jusqu'à ce que vous ne perceviez plus aucun jeu.
- Ajustez la potence de sorte que son avancée soit alignée sur la roue avant et que le cintre soit exactement perpendiculaire au sens de la marche.
- Ajustez le cintre correctement sur l'avancée de sorte que la partie basse du cintre soit horizontale ou tout au plus légèrement inclinée vers le bas.
- Vissez toutes les vis de fixation de la potence à l'aide d'un clé dynamométrique, en respectant les couples de serrage recommandés. Tenez compte du fait que vous n'avez généralement pas besoin d'appliquer le couple de serrage maximum si vous utilisez une pâte de montage pour composants carbone. Un couple de serrage inférieur de 20 à 25 % au couple maximum (par ex. 6 Nm au lieu de 8 Nm) est suffisant et permet de ménager le matériel.
- Procédez au réglage et au contrôle du jeu de direction comme indiqué ci-dessous.

⚠ Pour le serrage des vis de la potence et du cintre, respectez impérativement les couples prescrits, dont les valeurs sont indiquées dans les notices fournies par les équipementiers ou sur les composants eux-mêmes. Le cintre ou la potence pourraient sinon se desserrer ou se rompre et provoquer éventuellement un accident grave.



Retirez les entretoises



Appliquez un peu de pâte de montage spéciale pour carbone sur le pivot de fourche



Remettez le capuchon de potence en place, appuyez dessus en maintenant la fourche en position, puis resserrez la potence correctement positionnée au couple de serrage prescrit



Vissez toutes les vis de fixation de la potence à l'aide d'un clé dynamométrique, en respectant les couples de serrage recommandés

RECUL ET INCLINAISON DE LA SELLE

La distance de la selle par rapport aux poignées du cintre ainsi que son inclinaison ont aussi une influence sur l'inclinaison du dos et, par suite, sur le confort de conduite et le comportement dynamique du vélo.

Grâce au chariot de la tige de selle, il est possible de modifier cette distance sur une plage limitée. Cependant, en faisant coulisser la selle sur le chariot, on agit également sur le pédalage. Selon que la selle est positionnée davantage vers l'arrière ou vers l'avant, le cycliste se trouvera dans une position assise plus ou moins reculée par rapport aux pédales.

Une selle qui n'est pas horizontale ne permet pas un pédalage détendu sur le vélo. En effet, elle oblige le cycliste à s'appuyer constamment sur le cintre pour ne pas glisser de la selle.

⚠ Veillez pour le serrage des vis de la tige de selle à respecter impérativement les couples prescrits par le fabricant. Utilisez une clé dynamométrique et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximum préconisés. Leurs valeurs sont indiquées au chapitre « **Couples de serrage recommandés** », dans les notices des équipementiers et/ou directement sur les composants eux-mêmes.



L'écart entre les poignées du cintre et la selle influe sur la position inclinée du dos



La selle ne doit en aucun cas être basculée vers l'arrière

⚠ Ne fixez jamais la selle dans la partie coudée de ses rails mais uniquement dans sa partie droite.

ℹ La plage de réglage de la selle est très faible. En revanche, différentes longueurs de potences permettent dans certains cas de réaliser des ajustements de plus de dix centimètres. Très souvent, ceux-ci impliqueront aussi que la longueur des câbles soit adaptée en conséquence. Pour ces modifications, n'hésitez pas à consulter dans tous les cas un atelier spécialisé. Pour toutes questions ou si vous souhaitez obtenir un rendez-vous, contactez notre hotline technique au numéro 0890 710 132.

RÉGLAGE DU RECUL ET DE L'INCLINAISON DE LA SELLE

Fixation de la selle par deux vis latérales

Sur les tiges de selle modernes, le chariot permettant le réglage de l'inclinaison et du recul de la selle est fixé sur la tête de la tige par deux vis latérales à six pans creux. Desserrez les deux vis au niveau de la tête de la tige. Dévissez les vis de deux à trois tours seulement, pour ne pas disloquer complètement le dispositif de fixation.

Avancez ou reculez la selle jusqu'à la position souhaitée, en tapotant légèrement sur la selle si nécessaire. Tenez compte des repères sur les rails de la selle et faites attention de ne pas les dépasser.

Maintenez le bord supérieur de la selle horizontalement pendant que vous resserrez les vis en alternance et progressivement. Pour ces réglages, il est recommandé de placer le vélo sur une surface horizontale.

Vérifiez que la selle, une fois fixée, ne bascule pas, en appuyant tour à tour sur le bec et la partie arrière avec les mains.

Les potences peuvent différer entre elles par la longueur de l'avancée, le diamètre d'introduction sur le pivot de fourche et le diamètre de passage du cintre. Un mauvais choix peut avoir des conséquences graves pour votre sécurité : le cintre et la potence peuvent se rompre et provoquer un accident.

Procédez chaque mois à un contrôle des serrages à l'aide d'une clé dynamométrique, en vous référant aux valeurs indiquées au chapitre « **Couples de serrage recommandés** », dans les notices fournies et/ou sur les composants eux-mêmes.



Resserrez les deux vis en alternance et progressivement, sans jamais dépasser le couple de serrage maximum autorisé



Vérifiez après le serrage si la selle bascule encore



VCLS Post 2.0

Lisez aussi dans tous les cas la notice complémentaire VCLS Post 2.0 si vous avez fait l'acquisition d'une tige de selle VCLS Post 2.0.

Fixation de la selle par deux vis placées devant et derrière la tige de selle

Dévissez les deux vis de deux à trois tours seulement, pour ne pas disloquer complètement le dispositif de fixation. Avancez ou reculez la selle horizontalement pour régler la longueur d'assise. Serrez les deux vis en alternance et progressivement pour conserver l'angle de la selle.

Si vous souhaitez baisser le bec de la selle, serrez davantage la vis avant. Éventuellement, il vous faudra aussi desserrer légèrement la vis arrière. Pour incliner la selle vers l'arrière, serrez davantage la vis arrière. Une fois déterminée la position idéale, vérifiez que les rails de la selle sont correctement engagés dans les glissières du chariot avant de serrer les vis au couple de serrage recommandé par le fabricant de la tige de selle.

Tenez compte des couples de serrage recommandés au chapitre « **Conseils généraux d'entretien et révisions** ». Vérifiez que la selle, une fois fixée, ne bascule pas, en appuyant tour à tour sur le bec et la partie arrière avec les mains.

Positionnez les rails de la selle de sorte que le chariot de la tige de selle se trouve à l'intérieur de la plage de réglage prescrite. En l'absence de marquage de la plage de réglage, le serrage de la selle doit avoir lieu dans la zone rectiligne et en aucun cas dans les zones coudées des rails qui se trouvent à l'avant ou à l'arrière. **Risque de rupture !**



Desserrez les deux vis de deux à trois tours maximum



Resserrez les vis, en alternance et progressivement, au couple de serrage prescrit



Positionnez la selle de sorte que les rails soient fixés dans leur section graduée

Lorsque vous remplacez une selle, tenez compte du fait que les chariots des tiges de selle sont généralement conçus pour des rails de selle présentant un diamètre de 7 mm. Des rails d'autres diamètres peuvent entraîner une défaillance de la tige et, par suite, la chute du cycliste.

Fixation de selle Speedmax CF

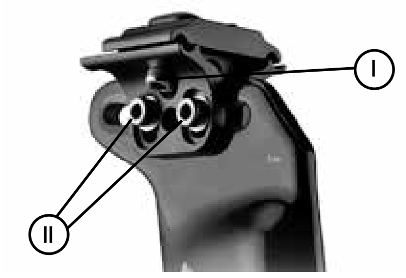
Une vis à six pans creux est prévue de chaque côté pour fixer la selle sur le chariot (voir I sur l'illustration ci-contre). Veillez, au moment de fixer la selle, à ce que la bride supérieure repose correctement sur les rails de la selle, puis serrez les deux vis à six pans creux au couple de serrage indiqué de 5 Nm.

Les deux vis horizontales à six pans creux (voir II sur l'illustration ci-contre) servent au réglage de l'inclinaison et du recul de la selle. Elles permettent de modifier l'inclinaison et le recul de la selle sans avoir à desserrer la bride de fixation de la selle sur le chariot.

Pour modifier le recul ou l'inclinaison de la selle, desserrez les deux vis horizontales de deux à trois tours maximum. Vous pouvez alors faire coulisser la selle horizontalement et ajuster son inclinaison selon vos souhaits. Serrez ensuite les deux vis en alternance et progressivement pour conserver l'angle de la selle. Utilisez pour cela une clé dynamométrique. Si le chariot n'est pas encore fixé à 5 Nm, continuez à visser par petites étapes, en vous rapprochant du couple de serrage maximum de 8 Nm. Cependant, ne le dépassez pas !



Serrez la vis à l'aide d'une clé dynamométrique Canyon



Vis à six pans creux pour le réglage et le serrage de la fixation de selle Speedmax



Lisez la notice technique fournie sur le CD.

N'utilisez jamais votre vélo si la tige de selle est tirée au-delà du repère d'insertion minimum. Elle pourrait se rompre ou être endommagée. **Risque de chute !**

Utilisez une clé dynamométrique et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximum recommandés.

Positionnez les rails de la selle de sorte que le chariot de la tige de selle se trouve à l'intérieur de la plage de réglage prescrite. En l'absence de marquage de la plage de réglage, le serrage de la selle doit avoir lieu dans la zone rectiligne et en aucun cas dans les zones coudées des rails qui se trouvent à l'avant ou à l'arrière. **Risque de rupture !**

Procédez chaque mois à un contrôle des serrages à l'aide d'une clé dynamométrique, en vous référant aux valeurs indiquées au chapitre « **Couples de serrage recommandés** », dans les notices fournies et/ou sur les composants eux-mêmes.

RÉGLAGE DU CINTRE ET DES POIGNÉES DE FREIN

Sur le vélo de route, la partie basse et droite du cintre doit être parallèle au sol ou légèrement inclinée vers le bas. Les pointes des leviers de frein doivent se trouver sur une même ligne imaginaire que le bord inférieur des parties coudées du cintre. L'ajustement des poignées de frein est l'affaire d'un spécialiste car il nécessite ensuite la pose d'un nouveau ruban de guidon.

RÉGLAGE DE LA POSITION DU CINTRE PAR ROTATION AUTOUR DE SON AXE

- Desserrez les vis à six pans creux sur l'avancée de la potence.
- Faites pivoter le cintre autour de son axe jusqu'à obtenir la position souhaitée.
- Veillez à ce que le cintre soit exactement centré sur la potence avant de le fixer.

Rappelez-vous qu'il y a deux procédures différentes pour la fixation correcte du cintre.

Alternative I
Serrage des potences Aheadset® Canyon avec capot.
- Serrez les deux vis supérieures (pos. 1+2) légèrement (1 Nm). La fente doit se fermer complètement, jusqu'à ce que le capot affleure dans la potence. À cette fin, il vous faut éventuellement desserrer les deux vis inférieures (pos. 3+4).
- Serrez ensuite les deux vis inférieures (pos. 3+4) en respectant les couples de serrage indiqués sur la potence (5 ou 8 Nm).
- Resserrez alors les deux vis supérieures (pos. 1+2) en respectant les couples de serrage indiqués sur la potence (5 ou 8 Nm). Tenez compte que ce couple de serrage est seulement correct pour la combinaison de la potence Canyon avec le cintre Canyon.



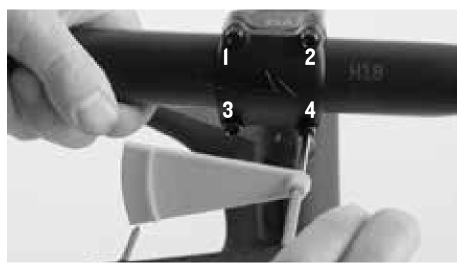
La partie basse et droite du cintre doit être parallèle au sol ou légèrement inclinée vers le bas



Desserrez les vis à six pans creux sur l'avancée de la potence



La fente supérieure doit se fermer complètement



Serrez les vis en respectant les couples de serrage imprimés

Alternative 2
Serrage des potences Aheadset® conventionnelle avec capot.

- Resserrez les vis avec prudence et progressivement. Vérifiez que les fentes du capot de la potence et la potence sont parallèles l'une par rapport à l'autre et présentent la même largeur constante en haut et en bas.
- Dès que tout est en place, serrez les vis avec la clé dynamométrique Canyon progressivement et en alternance aux couples de serrage imprimés. Tenez compte des couples de serrage recommandés (voir chapitre « **Conseils généraux d'entretien et révisions** »).

Contrôlez le serrage du cintre en vous plaçant devant votre Canyon, en saisissant fermement les commandes de frein et en exerçant une poussée énergique vers le bas. Le cintre ne doit pas pivoter vers le bas. Éventuellement, resserrez avec prudence la ou les vis de serrage du cintre sur la potence.

Tenez compte du fait que votre action de freinage est retardée si vous roulez avec les mains posées sur le prolongateur, ou allongé en position aérodynamique. En effet, vos mains ne pourront pas accéder facilement aux leviers de frein dans toutes les positions.

Pour le serrage des vis de la potence, du cintre et des freins, veuillez impérativement respecter les couples prescrits, dont les valeurs sont indiquées au chapitre « **Conseils généraux d'entretien et révisions** » ou dans les notices fournies par les équipementiers. Sinon, les composants pourraient se desserrer ou se rompre et provoquer éventuellement un accident grave.

Si vous avez un cintre droit (dit flatbar) sur votre vélo de route, réglez le cintre de manière à ce que vos poignets adoptent une position détendue et ne soient pas trop tournés vers l'extérieur.


Les fentes du capot de la potence et la potence doivent être parallèles et présentent la même largeur constante en haut et en bas


Resserrez les vis en respectant le couple de serrage prescrit


Le cintre ne doit pas pouvoir pivoter sur son axe quand on appuie fortement dessus



Levier de frein pour cintre droit

RÉGLAGE DE LA GARDE DES LEVIERS DE FREIN

Le réglage de l'écart des leviers de commande par rapport au cintre est possible sur un vélo de route dans une faible mesure. Les cyclistes ayant des mains de petite taille peuvent ainsi ajuster les leviers de frein dans une position où ils peuvent être atteints facilement avec les doigts. La phalange de l'index ou du majeur doit pouvoir saisir le levier de frein. Actionner les freins avec les mains sur la partie haute de la poignée de frein n'est pas une alternative durable dans les situations critiques, vous nécessitez plus de force manuelle et ne pouvez pas vous appuyez bien.

Sur la Dura-Ace de **Shimano** desserrez le couvercle chromique et serrez la vis sur l'avancée. Sur la Ultegra vous nécessitez des pièces d'insertion spéciales. Sur les deux variantes Di2 vous devez relever les caoutchouc des poignées pour attraper les vis de l'arrière.

Sur **SRAM** vous changez d'abord les cames sur les commandes de vitesses légèrement retirées et pivotée. Ensuite vous serrez la vis cache en dessous du caoutchouc à l'aide d'une clé Allen.

Sur les **cintres droits** il y a un petit barillet de réglage à l'endroit où le câble de frein aboutit à la poignée ou sur le levier même.

Contrôlez ensuite le réglage correct et la fonction du système de freinage comme décrit dans le chapitre « **Système de freinage** » et/ou dans la notice technique fournie par le fabricant de freins.

Si vous avez des difficultés à atteindre les poignées, contactez notre hotline technique au numéro suivant : 0890 710 132.

Vous trouverez de plus amples informations sur les cintres de course contre la montre dans le chapitre « **Particularités des vélos de triathlon, de course contre la montre et de piste** ».


Garde des leviers de frein


Shimano Dura-Ace SRAM


Réglez la course du frein avec le barillet

Pour le serrage de la potence, du cintre et des freins, veuillez impérativement respecter les couples prescrits, dont les valeurs sont indiquées au chapitre « **Conseils généraux d'entretien et révisions** » ou dans les notices fournies par les équipementiers. Sinon, les composants pourraient se desserrer ou se rompre et provoquer éventuellement un accident grave.

Les leviers de frein ne doivent pas pouvoir être tirés complètement jusqu'au cintre. Il doivent avoir pleinement exercé leur action de freinage bien avant d'entrer en contact avec le cintre !

SYSTÈMES DE PÉDALES

Toutes les chaussures ne sont pas adaptées à la pratique cycliste. Les chaussures utilisées pour rouler à vélo doivent avoir une semelle rigide et offrir une adhérence suffisante. Si la semelle est trop souple, vous risquez de sentir la pédale à travers la semelle, ce qui peut être douloureux à la longue pour le pied. Évitez le port de chaussures avec des semelles larges au niveau des talons : celles-ci obligent à décaler les pieds vers l'extérieur pour ne pas heurter les bases du cadre lors du pédalage et empêchent les pieds d'adopter une position naturelle. Il peut en résulter des douleurs au niveau des genoux.

APERÇU SUR LE FONCTIONNEMENT DES DIVERS SYSTÈMES

Il est recommandé pour la pratique du vélo d'utiliser des pédales automatiques, lesquelles permettent une fixation des chaussures sur les pédales enclenchable et déclenchable à volonté. La fixation empêche que le pied ne dérape quand le cycliste pédale à grande vitesse ou évolue sur un terrain accidenté. En outre, elle permet au cycliste non seulement d'appuyer mais aussi de tirer sur les pédales et facilite un pédalage fluide. Un autre atout des pédales automatiques : la plante des pieds est positionnée avantageusement au-dessus de l'axe des pédales et le cycliste ne risque pas de bloquer accidentellement la roue avant avec la pointe du pied lors d'une manœuvre.

Particulièrement sur les cadres très petits, les pieds peuvent entrer en collision avec la roue avant. Utilisez de ce fait uniquement les pédales automatiques, si possible. Pour prévenir ce risque, veillez aussi à un ajustement correct des cales sur les chaussures.



Pédale automatique



Chaussures spéciales pour pédales automatiques



L'utilisation des pédales automatiques nécessite le port de chaussures spéciales.

Lisez la notice fournie par le fabricant de pédales ou contactez notre hotline technique au 0890 710 132.

Reprenant le principe des fixations de ski, les pédales automatiques sont dotées d'un système de fixation sur lequel des chaussures spéciales munies de cales viennent s'enclencher. L'enclenchement s'effectue en engageant d'abord la pointe de la cale dans la pédale, puis en appuyant sur le corps de la pédale placé en position horizontale. Il n'est pas nécessaire de tourner les pédales automatiques si celles-ci sont dotées d'un système d'enclenchement des deux côtés. Les chaussures s'enclenchent automatiquement dans les pédales en produisant un clic caractéristique, d'où leur nom.

Pour dégager la chaussure, il suffit sur la plupart des systèmes courants de faire pivoter le talon vers l'extérieur. Il est recommandé, lors des premiers essais d'accrochage et de décrochage des chaussures, de s'appuyer sur un mur ou de se faire soutenir par une personne.

Les différences fonctionnelles des différents systèmes de pédales résident dans la forme des cales ainsi que dans l'angle et la force nécessaires pour le dégagement des chaussures. Les cyclistes qui ont tendance à avoir des problèmes aux genoux choisiront plutôt un système offrant une certaine liberté de mouvement, où il leur sera encore possible de déplacer latéralement le talon de la chaussure quand la cale est engagée dans la pédale.

Sur certains systèmes, les cales fixées aux chaussures sont spécialement conçues pour ne pas entraver la marche grâce à leur incorporation dans les semelles.



La chaussure est décrochée de la pédale en faisant pivoter le talon vers l'extérieur



De petites cales de maintien (« cleats ») sont intégrées aux semelles

Entraînez-vous à engager les cales dans les pédales et à les dégager en faisant pivoter le pied vers l'extérieur. Faites des essais d'abord à l'arrêt, puis peaufinez votre technique sur une route peu fréquentée. Lisez attentivement les notices techniques des pédales et des chaussures fournies par les fabricants. Pour toutes questions, n'hésitez pas à contacter notre hotline technique au numéro 0890 710 132.

RÉGLAGE ET ENTRETIEN

Les divers systèmes de pédales peuvent présenter des différences techniques notables. Cependant, tous requièrent le respect de certains principes de réglage :

- Fixez les cales sur les chaussures de manière à ce que la plante du gros orteil vienne se placer au-dessus de l'axe des pédales.
- La cale ne doit pas empêcher le pied de prendre sa position naturelle en pédalant. Dans la majorité des cas, le talon sera légèrement orienté vers l'intérieur.
- Veillez toujours au bon serrage des vis fixant les cales. En effet, si la cale d'une chaussure est desserrée, il vous sera pratiquement impossible de la dégager. **Risque de chute !**
- Réglez le seuil de déclenchement des pédales selon vos besoins. Au départ, il est recommandé de régler un seuil permettant un déclenchement aisé. Réglez la précontrainte du cliquet sur la pédale en tournant la petite vis de réglage à six pans creux, puis contrôlez le fonctionnement en accrochant ou décrochant la chaussure.
- Nettoyez et lubrifiez régulièrement les ressorts et les mécanismes exposés.
- Graissez légèrement les pédales aux points de contact entre les pédales et les cales si vous constatez des grincements et craquements au niveau des cales.
- Contrôlez régulièrement l'état d'usure des cales. Une position instable du pied sur la pédale est un indice d'usure de la cale ou de la semelle.



La cale ne doit pas empêcher le pied d'adopter une position naturelle en pédalant



Réglage du seuil de déclenchement de la pédale

Veillez à ce que les pédales et les semelles des chaussures soient toujours exemptes de boue ou d'autres corps étrangers et graissez régulièrement le mécanisme d'enclenchement.

Si le cliquet de la pédale ne fonctionne pas bien ou si la cale est très usée, vous risquez de chuter, la chaussure pouvant se décrocher de manière impromptue ou, au contraire, ne pas pouvoir être dégagée à temps.

SYSTÈME DE FREINAGE

En général, les freins équipant votre Canyon doivent vous permettre de moduler votre vitesse en fonction des conditions d'utilisation. Parfois, vous devez pouvoir compter sur leur action puissante pour stopper votre Canyon immédiatement en cas de besoin. Il est important que vous n'ignoriez pas les lois physiques qui s'exercent alors. Lorsque vous freinez à fond, votre poids se déplace de l'arrière vers l'avant et décharge la roue arrière. Sur un sol sec et accrocheur, la puissance de décélération est contrariée en premier lieu par le risque de culbute du vélo, et seulement en second lieu par l'adhérence limitée des pneumatiques. Ce problème devient particulièrement critique dans les descentes. En cas de freinage à fond, vous devez déplacer votre poids le plus possible vers l'arrière pour conserver la maîtrise de votre vélo.

Actionnez les deux freins en même temps, en tenant compte du fait quelle frein avant peut exercer une force de freinage beaucoup plus importante sur une surface adhérente, en raison du transfert de poids vers l'avant.

L'affectation des leviers de freins peut varier selon le montage. Ainsi, le levier gauche peut commander sur un vélo aussi bien le frein avant que le frein arrière. Faites permuter l'affectation des leviers de frein si celle-ci ne vous convient pas.

Dans le cas des **freins sur jante**, un freinage continu ou un frottement permanent peuvent produire une surchauffe de la jante et, par suite, une détérioration de la chambre à air ou un déplacement du pneumatique sur la jante, phénomènes qui peuvent à leur tour provoquer une crevaison soudaine pendant que vous roulez et entraîner un accident grave.

Dans le cas des **freins à disques**, un freinage continu ou un frottement permanent des plaquettes de frein peuvent causer une surchauffe du système de freinage et entraîner une réduction, voire une suppression de l'effet de freinage, avec des conséquences graves pour votre sécurité.

Contrôlez votre style de conduite et habituez-vous à freiner brièvement mais fermement, en relâchant toujours la tension entre deux freinages. En cas de doute, arrêtez-vous un moment et laissez la jante refroidir en relâchant les poignées de frein.



Levier de frein



Étrier de frein



Lors du freinage, le poids du cycliste se déplace de l'arrière vers l'avant

Familiarisez-vous avec le fonctionnement de vos freins avec prudence. Entraînez-vous aux freinages d'urgence à l'écart de la circulation jusqu'à ce que vous ayez acquis une bonne maîtrise de votre Canyon. La pratique que vous aurez acquise peut vous permettre plus tard d'éviter un accident sur la voie publique.

L'humidité diminue l'efficacité du freinage. Prévoyez des distances de freinage plus longues par temps de pluie !

VÉLO DE ROUTE FREINS SUR JANTE

Fonctionnement et usure

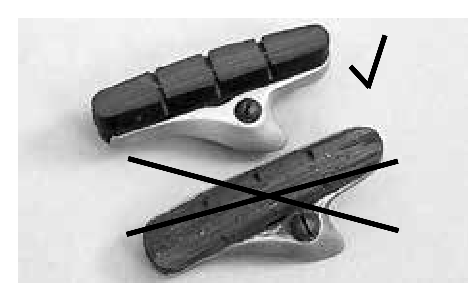
L'actionnement du levier de frein entraîne le déplacement de la garniture de frein contre la surface de freinage en rotation. La friction provoquée par les patins sur la jante entraîne alors une décélération de la roue. La qualité du freinage dépend ici non seulement de la force d'application des garnitures de frein sur les surfaces de freinage mais aussi du cœfficient de frottement entre les différents éléments en contact.

Ce cœfficient de frottement peut être altéré par la présence d'eau, de boue ou d'huile entre les surfaces frottantes. Ceci explique, par exemple, que des freins sur jante réagissent avec retard et aient une efficacité de freinage limitée par temps de pluie. Dans le cas des freins sur jante, la friction produite au freinage entraîne non seulement l'usure des patins, mais aussi celle des jantes. L'usure des éléments en contact est accrue par les sorties fréquentes effectuées par temps de pluie.

Les jantes sont dotées de témoins d'usure (par ex. rainures ou points). Si les rainures ou les points ne sont plus visibles sur la jante, il est alors nécessaire de la changer. La pression de gonflage peut en effet faire éclater la jante si l'usure de ses flancs dépasse une limite critique. La roue peut alors se bloquer ou la chambre à air éclater. **Risque de chute !**

Au plus tard après le remplacement du deuxième jeu de patins de frein, faites vérifier l'épaisseur des parois de la jante.

⚠ Veillez impérativement à maintenir les surfaces de freinage exemptes de cire, de graisse et d'huile. Au plus tard après le remplacement du deuxième jeu de patins, faites contrôler l'épaisseur des parois de jante par un spécialiste. Une jante usée peut provoquer l'éclatement de la chambre à air et entraîner une chute ! Pour conserver toute leur efficacité de freinage, les freins doivent être inspectés de temps à autre et éventuellement ajustés.



Les patins dont les rainures (témoins d'usure) ont disparu (patin du bas) doivent être changés



Faites contrôler régulièrement l'état d'usure et la géométrie de vos jantes



Les jantes en carbone nécessitent des patins de frein spéciaux conformes aux recommandations du fabricant de roues

ⓘ Utilisez uniquement des patins de rechange d'origine compatibles avec la jante.

⚠ Remplacez immédiatement les câbles de frein endommagés, notamment lorsqu'ils s'effilochent. Ils pourraient causer une défaillance des freins et entraîner une chute.

Contrôle et réglage des freins de vélo de route

Les freins à tirage latéral se caractérisent par des mâchoires de frein dont les pivots sont fixés sur un support commun, formant ainsi une unité fermée. Quand vous actionnez le levier de frein, les mâchoires sont rapprochées sous l'action du câble et viennent appuyer les patins sur les flancs de la jante.

Vérification du système de freinage

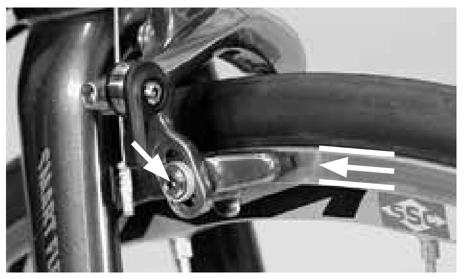
- Vérifiez que les patins sont exactement alignés sur les jantes et qu'ils présentent une épaisseur suffisante (voir le chapitre « **Système de freinage** »).
- Est-ce que les mâchoires de l'étrier de frein viennent au contact de la jante en même temps lorsque vous tirez sur le levier de frein ? Le levier de frein offre-t-il un point de pression précis en freinage à fond et exerce-t-il une action efficace sans avoir besoin d'être tiré jusqu'au cintre ?

Si le frein remplit ces conditions de fonctionnement, le réglage du frein est correct.

Réglage des patins en hauteur

- Desserrez la vis de fixation du patin de un à deux tours maximum.
- Positionnez le patin à la bonne hauteur, alignez-le par rapport au flanc la jante, puis resserrez la vis de fixation au couple requis.

ⓘ Les fabricants de freins ont l'habitude d'accompagner leurs produits d'une notice technique très complète. Lisez-la attentivement dans son intégralité avant de déposer une roue ou d'effectuer des travaux d'entretien.



Le patin de frein doit venir s'appuyer exactement sur la surface de freinage de la jante



Après avoir ajusté la hauteur des patins, serrez les vis de fixation des porte-patins au couple de serrage prescrit

ⓘ Pour le remplacement, utilisez uniquement des pièces de rechange garanties d'origine.

⚠ Après les opérations de réglages, effectuez un essai de freinage à l'arrêt. Assurez-vous, lorsque vous actionnez les leviers avec force, que toute la surface des patins s'appuie sur les flancs de la jante sans toucher les pneus et sans qu'il soit nécessaire de tirer les leviers jusqu'au cintre. Une défaillance des freins ou un endommagement des pneus pourraient sinon causer un accident.

Ajustement et synchronisation des freins à tirage latéral

- Sur les freins à double pivot, tournez la petite vis de réglage qui se trouve sur le côté ou au sommet d'une des mâchoires, jusqu'à ce que l'écart entre le patin et la jante soit le même des deux côtés.
- Vérifiez en outre si la vis centrale de fixation de l'étrier de frein au cadre est correctement serrée au couple de serrage indiqué dans le chapitre « **Couples de serrage recommandés** ».
- Tournez le barillet qui se trouve sur l'étrier pour ajuster la course du levier à votre convenance. Pour synchroniser les mâchoires de l'étrier, tournez la petite vis de réglage placée sur le côté ou le dessus de l'étrier.



Tournez la petite vis de réglage jusqu'à ce que l'écart entre les patins et la jante soit le même des deux côtés



Ajustez la course requise du levier de frein à l'aide du barillet qui se trouve sur l'étrier

Remplacez immédiatement les câbles de frein endommagés, notamment lorsqu'ils s'effilochent. Ils pourraient sinon entraîner une défaillance des freins et une chute.

Le positionnement des patins par rapport aux jantes demande beaucoup d'habileté manuelle. Confiez le remplacement des patins et le réglage des freins à un spécialiste.

FREINS À DISQUE MÉCANIQUES ET HYDRAULIQUES SUR LES VÉLOS CROSS

Fonctionnement et usure

L'actionnement du levier de frein entraîne le déplacement de la plaquette de frein contre la surface de freinage en rotation. La friction provoquée par les plaquettes sur le disque de frein entraîne alors une décélération de la roue. La qualité du freinage dépend ici non seulement de la force d'application des plaquettes de frein sur les surfaces de freinage mais aussi du coefficient de frottement entre les différents éléments en contact.

Par temps humide, les freins à disque ont une action de freinage beaucoup plus prompte que les freins sur jante. Ils demandent en outre peu d'entretien et n'entraînent pas l'usure des jantes. Ils ont cependant l'inconvénient de produire des bruits parasites quand ils sont mouillés.

Ce coefficient de frottement peut être altéré par la présence d'eau, de boue ou d'huile entre les surfaces frottantes. Ceci explique que des freins à disque réagissent avec un léger retard et aient une efficacité de freinage moindre par temps de pluie. Le frottement produit au freinage entraîne une usure des plaquettes, mais aussi celle des disques. L'usure des éléments en contact est accrue par les sorties fréquentes effectuées par temps de pluie.

Veillez impérativement à maintenir les surfaces de contact des disques et des plaquettes de frein exemptes de cire, de graisse et d'huile. Des plaquettes de frein contaminées avec de l'huile, de la graisse ou de la cire ne peuvent plus être nettoyées et doivent être changées.

Au contact de surfaces encrassées et/ou humides, les freins peuvent produire des grincements importants.

Pour le remplacement, utilisez uniquement des pièces de rechange adaptées au frein et garanties d'origine.



Frein à disque



Frein à disque

Des défauts d'étanchéité dans les durites de freins hydrauliques peuvent rendre ceux-ci inopérants. Éliminez immédiatement les causes de fuite. Vous risquez sinon un accident !

Remplacez sans tarder les câbles de frein endommagés, car ils peuvent se rompre. Risque d'accident !

Les freins à disque s'échauffent considérablement lors du freinage. Aussi, évitez de toucher tout de suite les disques ou les étriers de frein après avoir freiné plusieurs fois à la suite, par exemple après une longue descente.

Réglage de la garde des leviers de frein

Sur les leviers freins à disque, vous pouvez aussi adapter la garde des leviers de frein à la taille de vos mains pour commander les freins. En règle générale, une petite vis à six pans creux est prévue à cet effet sur le levier de frein.

Une fois effectué le réglage, contrôlez le bon fonctionnement du frein et des plaquettes : celles-ci ne doivent pas frotter contre le disque lorsque le levier de frein est relâché et que la roue est en rotation.

Contrôle et réglage des freins à disque mécaniques

Contrôlez régulièrement le point de pression et l’état des câbles de frein avec le levier en position tiré.

Le levier de frein offre-t-il un point de pression précis en freinage à fond et exerce-t-il une action efficace sans avoir besoin d’être tiré jusqu’au cintre ?

Vous pouvez rattraper une course du levier devenant de plus en plus longue suite à l’usure des plaquettes de frein dans une certaine limite par un réglage direct sur l’étrier de frein. Saisissez la vis servant à régler la tension de câble sur l’étrier de frein par le barillet et dévissez-la jusqu’à ce que la course du levier vous paraisse satisfaisante. Resserrez le contre-écrou en prenant soin de ne pas orienter la fente vers le haut ou l’avant pour éviter que de l’eau ou des impuretés ne pénètrent dans la gaine.

Contrôlez régulièrement si les plaquettes disposent encore d’une épaisseur de freinage suffisante. Vous pouvez déterminer l’état d’usure des plaquettes à l’aide des pattes ou ergots métalliques qui dépassent de l’étrier de frein, en dessous ou sur le regard ménagé au-dessus. Si l’écart des ergots par rapport au disque approche du millimètre, retirez les plaquettes conformément aux instructions du fabricant, contrôlez leur état d’usure et remplacez-les éventuellement.



Garde du frein



Levier de frein cintre droit

Lisez impérativement la notice d’origine fournie par le fabricant avant de procéder au réglage du frein.

Un réglage répété effectué uniquement au niveau du levier de frein ou de l’étrier de frein peut limiter considérablement l’effet de freinage maximum.

Remplacez immédiatement les câbles de frein endommagés, notamment lorsqu‘ils s’effilochent. Ils pourraient entraîner une défaillance des freins et occasionner une chute.

Vous devez faire subir un rodage aux plaquettes neuves de freins à disque avant de pouvoir profiter de la puissance de freinage optimale. Pour cela, accélérez 30 à 50 fois jusqu’à une vitesse de 30 km/h environ, puis freinez jusqu’à l’arrêt complet.

Sur certains systèmes, l’usure des plaquettes doit être compensée directement sur l’étrier de frein. Lisez pour ce faire la notice technique des freins fournie par le fabricant.

Une fois effectué le réglage, contrôlez le bon fonctionnement du frein et des plaquettes : celles-ci ne doivent pas frotter contre le disque lorsque le levier de frein est relâché et que la roue est en rotation.

Plusieurs réglages successifs ont pour effet de modifier la position du levier qui se trouve sur l’étrier. L’effet de freinage devient moins efficace. Dans des cas extrêmes, l’effet de freinage peut être même nul. Risque d’accident !

Sur certains modèles, l’étrier de frein peut présenter d’autres possibilités de réglage qui requièrent cependant une certaine habileté manuelle.

Contrôle et réglage des freins à disque hydrauliques

Contrôlez régulièrement l’absence de fuites sur les durites et au niveau des raccords (avec les leviers en position tirée). Si de l’huile hydraulique ou du liquide de frein s’échappe du système de freinage, vous devez immédiatement prendre des mesures appropriées, sachant qu’une fuite peut rendre le frein inopérant. Contactez éventuellement notre hotline technique au numéro 0890 710 132.

Une fuite sur le système hydraulique peut rendre le freinage inopérant. Risque d’accident !

La plupart des modèles compensent automatiquement l’usure des plaquettes de frein. Contrôlez avant chaque sortie si vous pouvez atteindre un point de pression défini en tirant sur les leviers sans qu’ils touchent le cintre.

Contrôlez régulièrement si les plaquettes disposent encore d’une épaisseur de freinage suffisante. Vous pouvez déterminer l’état d’usure des plaquettes à l’aide des pattes ou ergots métalliques qui dépassent de l’étrier de frein, en dessous ou sur le regard ménagé au-dessus. Si l’écart des ergots par rapport au disque approche du millimètre, retirez les plaquettes conformément aux instructions du fabricant, contrôlez leur état d’usure et remplacez-les éventuellement.



Contrôle d’usure des plaquettes

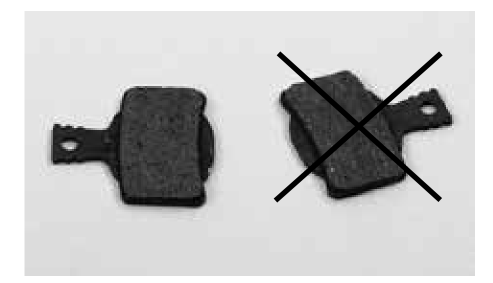
Si votre système de freinage fonctionne avec du liquide de frein hydraulique DOT, celui-ci doit être changé à intervalles réguliers, conformément aux prescriptions fabricant.

N’ouvrez jamais les durites de frein. Il pourrait s’en échapper du liquide hydraulique, produit nocif pour la santé et corrosif pour les peintures.

Une ouverture des raccords ou une fuite dans les durites peuvent entraîner une chute de l’effet de freinage. En cas de défaut d’étanchéité dans le circuit hydraulique ou de pliage des durites, consultez immédiatement un spécialiste ou contactez notre hotline technique au numéro 0890 710 132. Risque d’accident !

Certains fabricants de freins fournissent avec leurs freins des cales de transport qui présentent des évidements. Si les plaquettes peuvent être glissées entre ceux-ci, il est temps de les remplacer.

Utilisez uniquement des plaquettes de frein de rechange garanties d'origine et conformez-vous aux instructions fournies dans la notice du fabricant. N'hésitez pas à confier ce changement à un spécialiste si vous avez le moindre doute.


Plaquettes de frein

Vous devez faire subir un rodage aux plaquettes neuves de freins à disque avant de pouvoir profiter de la puissance de freinage optimale. Pour cela, accélérez 30 à 50 fois jusqu'à une vitesse de 30 km/h environ, puis freinez jusqu'à l'arrêt complet.

Tenez compte également des indications fournies sur les sites des équipementiers :
www.formulabrakeusa.com
www.formula-brake.it
www.magura.com
www.shimano.com
www.sram.com

Ne tirez pas sur le levier de frein après avoir démonté une roue. Sinon, vous presserez les plaquettes de frein l'une contre l'autre et il ne sera plus possible de remonter facilement la roue. Insérez les cales de transport qui sont fournies entre les plaquettes de frein après le démontage des roues.

Ne transportez pas votre Canyon avec la selle et le cintre en bas, les freins pourraient ne plus être opérationnels.

Lisez impérativement la notice d'origine fournie par le fabricant avant de procéder au réglage du frein.

SYSTÈME DE CHANGEMENT DE VITESSES

Le système de changement de vitesses de votre Canyon vous permet d'ajuster votre condition physique au profil du terrain et à la vitesse souhaitée. Le travail physique à accomplir n'est pas diminué par le changement de vitesses, car il reste toujours le même pour la même distance parcourue et la même allure adoptée. Ce qui est modifié, c'est l'effort fourni par tour de manivelle. Ainsi dans un petit braquet, vous pourrez gravir des pentes a forte déclivité en fournissant un effort modéré mais vous devrez en même temps adopter une cadence de pédalage plus élevée.

En descente, vous choisirez un grand braquet qui vous permettra de parcourir, par tour de manivelle, une distance plus grande et de rouler par conséquent plus vite. Pour rouler en ménageant vos forces, vous devez souvent changer de vitesse. Comme sur un engin motorisé, il s'agit pour vous de régler votre « moteur » au régime optimal pour atteindre le meilleur rendement possible.

En plaine, une fréquence de pédalage raisonnable se situe au dessus de 60 tours de manivelle par minute. Les coureurs cyclistes ont une fréquence de pédalage d'environ 90 à 110 tours/minute sur terrain plat. En montagne, la fréquence de pédalage a naturellement tendance à diminuer. Néanmoins, il vous est là aussi recommandé de maintenir une cadence fluide. Offrant une fine gradation des rapports et un emploi aisé, les systèmes de changement de vitesses modernes remplissent les conditions idéales pour vous permettre de développer un style de conduite efficace. Non seulement ils sollicitent beaucoup moins la chaîne et les pignons, mais ils ménagent aussi davantage les articulations des genoux.

Les systèmes de dérailleurs sont considérés à ce jour comme le moyen le plus efficace de transmettre la force motrice aux roues. Pour une chaîne entretenue et lubrifiée, 97 à 98 % du travail fourni sont transmis à la roue arrière. Le changement de vitesses et l'actionnement des freins sont à même de satisfaire les exigences les plus poussées.


Système de dérailleurs



Dérailleur arrière


Dérailleur avant

Grâce aux dentures spéciales des pignons, à la souplesse des chaînes et à l'indexation précise des commandes de vitesses, le passage des vitesses devient un jeu d'enfant.

Portez toujours des cuissards ou des pantalons moulants ou utilisez des pinces ou des bandes velcro pour fixer vos pantalons. Ainsi, vous éviterez qu'ils ne se salissent au contact de la chaîne ou qu'ils se prennent dans les plateaux en risquant de provoquer une chute.

FONCTIONNEMENT ET UTILISATION

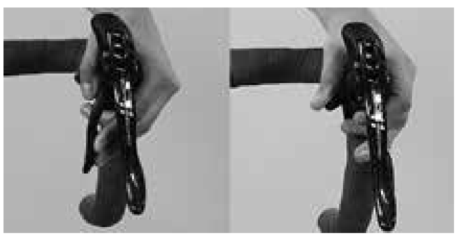
Sur les vélos de route, les commandes de dérailleur sont intégrées aux poignées de frein. Sur les poignées **Campagnolo**, la manette placée sous le levier de frein permet de faire monter la chaîne sur les pignons ou les plateaux supérieurs, grâce à l'action pivotante exercée par l'index ou le majeur vers l'intérieur. Une pression exercée par le pouce sur la manette placée sur le côté intérieur de la poignée fera descendre la chaîne sur les pignons ou les plateaux inférieurs.

Chez **Shimano**, c'est le pivotement du levier de frein entier vers l'intérieur qui amorce le passage de la chaîne sur les pignons ou les plateaux supérieurs. Si seule la petite manette, derrière le levier de frein, est actionnée vers l'intérieur, la chaîne passera sur les pignons ou plateaux inférieurs.

Sur les poignées **SRAM**, le changement des vitesses est assuré par une seule manette, placée derrière le levier de frein. Un court pivotement de la manette fait passer la chaîne sur un pignon ou un plateau inférieur. Un pivotement de plus grande amplitude, par exemple de la manette du dérailleur arrière, fait monter la chaîne d'un à trois pignons supérieurs.

Sur les manettes Shimano, SRAM ou Campagnolo de changement de vitesses montées sur prolongateur, la poussée des manettes vers le bas entraîne le passage de la chaîne sur les pignons plus petits à l'arrière (développement plus grand) et sur les plateaux plus petits à l'avant (développement plus petit). Inversement, l'actionnement des manettes vers le haut entraîne le passage de la chaîne sur les pignons et les plateaux plus grands.

Dans le cas des **commandes de vitesse pour cintres droits, dit flatbars**, les commandes se trouvent en dessous du cintre. La grosse manette droite, actionnée avec le pouce, commande le passage de la chaîne sur les pignons plus grands pour permettre un développement plus petit. La petite manette, actionnée avec l'index ou le pouce, commande au contraire le passage de la chaîne sur les pignons plus petits pour un développement plus grand. La grosse manette gauche, actionnée également avec le pouce, commande le passage de la chaîne sur le plateau supérieur pour un développement plus grand.



Commande combinée de frein et de dérailleur Campagnolo



Commande combinée de frein et de dérailleur Shimano



Commande combinée de frein et de dérailleur SRAM



Manettes de dérailleurs montées sur prolongateur



Commande dérailleur cintre droit

Le câble de dérailleur transmet le mouvement de la commande au dérailleur, qui engage alors la chaîne sur un autre plateau ou un autre pignon. Au moment de changer de vitesse, il est important de continuer à pédaler, sans forcer, pendant que la chaîne passe d'un pignon ou d'un plateau à l'autre.

Des guides spéciaux pratiqués dans la denture permettent d'effectuer un changement de vitesses même si la tension de la chaîne est importante.

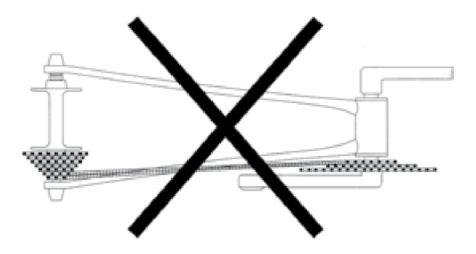
Cependant, le changement de vitesse sous charge raccourcit considérablement la durée de vie de la chaîne. Pour cette raison, évitez d'appuyer fortement sur les pédales en changeant de vitesse, notamment lorsque vous commandez le dérailleur avant.

Les vélos de route Canyon sont généralement dotés d'un système de dérailleurs de 20 à 30 vitesses avec deux ou trois plateaux à l'avant et 10 pignons à l'arrière. Évitez cependant de passer tous ces rapports. les rapports sur lesquels la chaîne est diagonale par rapport à l'axe de symétrie du cadre produisent en effet un frottement interne important. Conséquence : le rendement diminue, l'usure augmente.

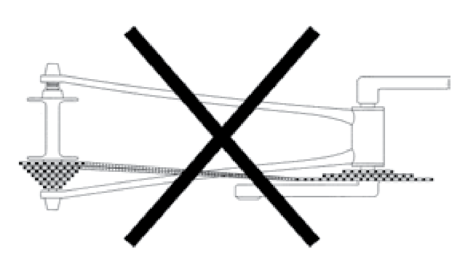
Ceci est le cas, par exemple, quand la chaîne est engagée sur le petit plateau avant (côté intérieur du pédalier) et engrène l'un des trois petits pignons (côté extérieur de la roue), ou bien au contraire, quand elle est engagée sur le grand plateau et engrène l'un des grands pignons.

Relâchez légèrement la pression sur les pédales au moment de passer les vitesses. Vous permettrez un changement de rapport précis et sans bruits et limiterez l'usure des composants.

Si votre vélo de route est doté du système Shimano de changement de vitesses électrique Di2, lisez également le chapitre « **Shimano Di2** ».



Ligne de chaîne incorrecte : Chaîne sur petit plateau et petit pignon



Ligne de chaîne incorrecte : Chaîne sur grand plateau et grand pignon

Entraînez-vous à passer les vitesses dans un endroit à l'écart de la circulation. Familiarisez-vous à cette occasion avec le fonctionnement des différentes manettes ou des poignées tournantes. Évitez de le faire sur la voie publique : l'apprentissage au maniement des commandes pourrait détourner votre attention des dangers possibles de la circulation.

Évitez de sélectionner des rapports où la chaîne est diagonale par rapport à l'axe de symétrie du cadre.

Les changements de vitesse effectués sous charge raccourcissent considérablement la durée de vie de la chaîne. De plus, ils peuvent entraîner à l'avant un blocage de la chaîne entre la base et les plateaux (« chainsuck »). Évitez de changer de rapport alors que vous exercez une pression importante sur la pédale, notamment lorsque vous commandez le dérailleur avant.

CONTRÔLE ET RÉGLAGE DES DÉRAILLEURS

Vos dérailleurs ont été soigneusement ajustés par un des mécaniciens de l'équipe Canyon avant l'envoi de votre vélo. Sur les premiers kilomètres, les câbles peuvent néanmoins s'allonger, ce qui peut affecter la précision des changements de vitesse. La chaîne a alors plus de mal à passer sur un pignon supérieur.

DÉRAILLEUR ARRIÈRE

- Sur les vélos de route, vous pouvez rattraper la tension du câble de dérailleur arrière à l'aide du barillet de réglage de l'arrêt de gaine qui se trouve sous le tube diagonal, du côté droit. Un autre barillet de réglage est prévu directement sur le dérailleur.
- Rattrapez la tension du câble sur le barillet de réglage de la manette ou du dérailleur.
- Après avoir retendu le câble, contrôlez chaque fois si la chaîne passe facilement sur le pignon supérieur lorsque vous commandez le changement de vitesses. Pour cela, tournez les manivelles à la main ou faites un parcours d'essai sur le vélo.
- Si la chaîne monte sans problème sur le pignon supérieur, assurez-vous ensuite qu'elle s'engrène facilement quand vous la faites redescendre sur le petit pignon. Pour un réglage précis, plusieurs essais pourront être nécessaires.
- En général, les vélos de route n'offrent pas de possibilités de réglage sur les poignées de commande. Par contre, des arrêts de gaine avec barillets de réglage sont prévus sous le tube diagonal. Dévissez les barillets de réglage par demi-tours.

Le réglage des dérailleurs est une opération délicate, qui doit être réalisée par un mécanicien expérimenté.



Réglage de la tension du câble sur le barillet du dérailleur arrière



Examinez le jeu de pignons de derrière et vérifiez si les galets du dérailleur sont exactement sous les dents du pignon engagé

Si vous souhaitez procéder vous-même à ce réglage, tenez compte des indications complémentaires fournies dans la notice technique de l'équipementier. Si vous rencontrez des problèmes avec votre système de changement de vitesses, contactez notre hotline technique au numéro 0890 710 132.

En demandant à une aide de décoller la roue arrière du sol, vous pouvez facilement tester le fonctionnement du dérailleur en tournant les manivelles et en passant les vitesses.

RÉGLAGE DES VIS DE BUTÉE

Pour éviter que le dérailleur ou la chaîne ne se prennent dans les rayons, ou encore que la chaîne ne déraille du petit pignon, des vis de réglage, appelées vis de butée, sont prévues sur le dérailleur afin de régler et limiter son débattement. Une fois réglées, ces vis ne bougent pas dans les conditions d'utilisation normale.

Une chute de votre Canyon sur le côté peut cependant tordre le dérailleur ou sa patte de fixation au cadre. Si le cas survient, ou si vous montez de nouvelles roues sur votre Canyon, contrôlez le débattement du dérailleur.

- Passez la vitesse la plus grande (petit pignon) en actionnant la commande de droite. Le câble de commande est alors complètement détendu, la chaîne redescend automatiquement sur le petit pignon. Examinez le jeu de pignons de derrière et vérifiez si les galets du dérailleur viennent exactement sous les dents du petit pignon.
- Si ce n'est pas le cas, ajustez la position en agissant sur la vis de butée. Sur les dérailleurs, les vis de butée sont généralement repérées par la lettre « H » pour « high gear » (= « grand rapport ») , et « L » pour « low gear » (= « petit rapport »). C'est ici la vis de butée « H » qui sera concernée par le réglage. La vis de butée « H » sert à régler le débattement du dérailleur là où le développement est le plus grand, c'est-à-dire, sur la roue arrière, du côté petit pignon.
- En l'absence de repérage des vis, vous devez déterminer vous-même la fonction respective des vis de butée par des essais. En agissant sur une des vis, comptez le nombre de tours que vous effectuez et observez le dérailleur. S'il ne bouge pas, c'est que vous êtes en train de tourner la vis de réglage de la butée opposée. Dans ce cas, revissez la vis dans l'autre sens en comptant le même nombre de tours et reprenez le réglage sur l'autre vis.
- Tournez la vis dans le sens des aiguilles d'une montre pour décaler le dérailleur vers l'intérieur, ou dans le sens opposé pour le décaler vers l'extérieur.



Limitez le débattement du dérailleur arrière à l'aide des vis de butée



Vérifiez si le dérailleur arrière peut toucher les rayons



Vis de butée

Un réglage incorrect des vis de butée ou une patte de dérailleur tordue peuvent entraîner des dommages considérables sur le vélo et un blocage de la roue arrière. **Risque d'accident !**

- À présent, faites passer la chaîne sur le plus grand pignon arrière. Ce faisant, faites attention que le dérailleur ne vienne pas se coincer dans les rayons. Dès que la chaîne est sur le grand pignon, essayez de forcer un peu la commande des vitesses au-delà du point limite d'indexation et de pousser le dérailleur vers les rayons avec la main. Faites tourner la roue en même temps.
- Si la chape du dérailleur (sur laquelle sont fixés les galets) frotte sur les rayons ou si la chaîne va au delà du grand pignon, vous devrez limiter le débattement du dérailleur. Tournez alors la vis de butée « L » de sorte à décaler le dérailleur vers l'extérieur de la roue pour éviter tout risque de collision avec les rayons.
- Observez à présent la position de la chape de dérailleur par rapport aux pignons. Entre le galet de guidage et le plus grand pignon, l'écart doit être suffisant pour permettre le passage de deux maillons.
- Pour régler cet écart, le dérailleur dispose d'une vis de réglage de tension qui s'appuie sur le côté de la patte de fixation du dérailleur sur le cadre. Vissez la vis jusqu'à ce que vous obteniez l'écart souhaité. Effectuez un contrôle en tournant les manivelles vers l'arrière ; même dans ce sens de mouvement, le galet ne doit pas toucher le pignon.
- Si l'écart n'est toujours pas suffisant, au point de gêner le passage des vitesses, le seul remède est alors de raccourcir la chaîne d'un maillon. Le dérailleur arrière bénéficie alors d'une tension un peu plus grande. Cependant, la chaîne doit demeurer suffisamment longue pour pouvoir s'engrener à la fois sur le grand pignon à l'arrière et le grand plateau à l'avant. (évitez cependant de rouler sur ce rapport, en raison du croisement important de la chaîne).



Pour régler l'écart entre la chape du dérailleur arrière et la denture, tournez la vis qui s'appuie sur le côté de la patte de fixation du dérailleur

Si vous demandez à une aide de décoller la roue arrière du sol, vous pourrez facilement tester le fonctionnement des dérailleurs en faisant tourner les manivelles et en passant en même temps les vitesses.

Après le réglage du dérailleur, il est impératif que vous essayiez le vélo dans un endroit peu fréquenté, à l'écart de la circulation.

DÉRAILLEUR AVANT

Le réglage du dérailleur avant est une opération qui demande beaucoup d'expérience, car la plage de débattement de la fourchette, qui doit guider et maintenir la chaîne sur le plateau sans frotter, est extrêmement réduite. Souvent, il vaut mieux s'accommoder d'un léger effleurement de la chaîne sur la fourchette que risquer un déraillage complet qui interromprait la transmission.

Comme pour le dérailleur arrière, le câble de commande du dérailleur avant est sujet à un certain étirement qui peut affecter son fonctionnement.

- Rattrapez la tension du câble sur le barillet de réglage qui se trouve au niveau de l'arrêt de gaine. Le réglage s'effectue ici de la même manière que pour le dérailleur arrière.
- Limitez le débattement du dérailleur avant à l'aide des vis de réglage des butées.



Réglage de la tension du câble sur le barillet de réglage sous le tube diagonal



Réglage du débattement du dérailleur avant

Le réglage des dérailleurs avant et arrière est un travail qui doit être réalisé par un mécanicien expérimenté. Un réglage incorrect peut entraîner des dommages matériels importants. Tenez compte pour ce travail des indications fournies dans la notice d'utilisation de l'équipementier. Si vous rencontrez des problèmes avec votre système de changement de vitesses, contactez notre hotline technique au numéro 0890 710 132.

Le réglage du dérailleur avant est une opération très délicate. En cas de mauvais réglage, la chaîne peut dérailler et priver le vélo de transmission. **Risque de chute !** N'hésitez pas à confier cette tâche à un mécanicien qualifié.

Après avoir effectué des travaux sur les dérailleurs et la chaîne, vous devez impérativement tester votre Canyon sur un terrain plat à l'écart de la circulation (par exemple, un parking). Si un défaut de fonctionnement dû à un mauvais réglage devait se produire alors que vous roulez sur la voie publique, vous pourriez perdre le contrôle de votre vélo et provoquer un accident.

Après une chute, vérifiez si la fourchette du dérailleur est toujours exactement parallèle aux plateaux.

SHIMANO Di2

Le système Di2 est la version électronique des groupes de transmission haut de gamme de Shimano. Le changement de vitesses n'y est plus commandé mécaniquement par des câbles mais électriquement, par la transmission d'impulsions électriques. Les dérailleurs avant et arrière sont actionnés par de petits électromoteurs. Si la chaîne n'est pas correctement alignée, le dérailleur avant Di2 s'ajuste même automatiquement pour empêcher les bruits de frottements et une usure superflue.

L'alimentation électrique est assurée par une batterie rechargeable fixée sur le cadre.

UTILISATION

Tandis qu'avec les commandes Dual Control classiques, vous devez faire pivoter vers l'intérieur le levier de frein complet ou encore la petite manette placée derrière pour changer de vitesse, sur Di2 il vous suffit d'appuyer simplement sur des touches électroniques intégrées aux commandes. Le passage de la chaîne sur le grand plateau ou sur un pignon supérieur s'effectue en exerçant une impulsion sur la touche allongée placée sur le côté extérieur du levier de frein. Une impulsion sur la touche triangulaire placée derrière la touche allongée provoque, quant-à elle, le passage de la chaîne sur le petit plateau ou un pignon inférieur.

Sur demande, votre vélociste peut intervertir la fonction des touches de changement de vitesses. Il nécessite pour cela un testeur spécial fourni par Shimano, utilisable également pour diagnostiquer les pannes.


Dérailleur avant Di2


Dérailleur arrière

Avant d'utiliser votre nouveau système de dérailleurs Di2 en sortie, familiarisez-vous absolument avec son fonctionnement dans une zone à l'écart de la circulation.


Lisez les notices techniques fournies par le fabricant.

BATTERIE

Une nouvelle batterie chargée vous assure une autonomie d'environ 1 000 kilomètres. Si la batterie est chargée à environ 25% de sa capacité maximale, elle permet encore un fonctionnement des dérailleurs pendant environ 250 km.

Quand la charge de la batterie devient très faible, c'est d'abord le dérailleur avant qui cesse de fonctionner, puis le dérailleur arrière. De cette manière, vous pouvez encore parcourir quelques kilomètres et passer les vitesses sur le dérailleur arrière. Il vous faudra cependant recharger la batterie aussitôt que possible. Une fois la batterie complètement déchargée, le dérailleur arrière reste dans la dernière vitesse sélectionnée. Il n'est plus possible de passer alors une autre vitesse.

Vous avez la possibilité de contrôler l'état de charge de la batterie à tout moment. Pour ce faire, vous devez appuyer sur une des touches de commande pendant un laps de temps d'au moins 0,5 secondes. La LED de l'unité de contrôle vous indique l'état de charge :

- lumière verte allumée env. 2 secondes : état de charge de la batterie 100%
- lumière verte clignotant 5 fois : état de charge de la batterie env. 50%
- lumière route allumée env. 2 secondes : état de charge de la batterie env. 25 %
- lumière rouge clignotant 5 fois : batterie déchargée

Avec le temps, la capacité de la batterie diminue et avec elle, inéluctablement, la distance disponible sur laquelle les dérailleurs demeurent opérationnels. Si la capacité de la batterie ne suffit plus à couvrir la distance que vous souhaitez parcourir, vous devrez remplacer la batterie.


Batterie du système Di2

Utilisez uniquement le chargeur fourni pour recharger la batterie.

Si vous n'utilisez pas la batterie sur une période assez longue, stockez-la dans un lieu sec et frais, non accessible aux enfants, après vous être assuré que son état de charge est suffisamment élevé (50% ou plus). Après six mois au plus tard, contrôlez l'état de charge de la batterie. Pour le stockage, veillez à toujours protéger les contacts de la batterie à l'aide du cache de protection fourni.


Le chargement de la batterie (vide) nécessite environ une heure et demie.

ENTRETIEN DE LA CHAÎNE

Une bonne lubrification de la chaîne est une condition essentielle au bon fonctionnement de la transmission. Cependant, ce n'est pas la quantité de lubrifiant appliquée qui est déterminante mais sa répartition judicieuse et son application fréquente.

- Nettoyez la chaîne de temps à autre avec un chiffon huilé pour éliminer les dépôts de boue et d'huile. Il n'est pas nécessaire de recourir pour cela à un dégraissant spécial pour chaîne.
- Appliquez ensuite de l'huile, de la graisse ou de la cire sur les maillons après les avoir décrassés le mieux possible.
- Pendant cette opération, tournez lentement la manivelle et déposez du lubrifiant goutte à goutte sur les articulations des maillons.
- Faites ensuite tourner la chaîne plusieurs fois. Laissez reposer votre Canyon pendant quelques minutes pour assurer une bonne pénétration du lubrifiant dans les maillons.
- Enfin, essuyez avec un chiffon les excédents de lubrifiant sur la chaîne pour limiter ultérieurement les projections et les dépôts de poussière.



Nettoyez la chaîne de ses impuretés et des résidus de graisse à l'aide d'un chiffon



Appliquez du lubrifiant pour chaîne sur les maillons nettoyés

Dans un souci de préservation de l'environnement, nous vous recommandons d'utiliser uniquement des lubrifiants biodégradables, en particulier pour la chaîne, qui aura toujours tendance à perdre un peu d'huile à l'usage.

Veillez impérativement à ce que les surfaces de freinage des jantes ainsi que les patins ne soient pas contaminés par du lubrifiant. Ceci rendrait les freins inopérants !

USURE DE LA CHAÎNE

Si la chaîne figure parmi les pièces d'usure de votre Canyon, un entretien adéquat permet cependant d'en prolonger la longévité. Prenez soin de lubrifier régulièrement la chaîne, notamment après les sorties effectuées sous la pluie. Privilégiez les rapports où la ligne de chaîne demeure à peu près parallèle à l'axe de symétrie du cadre. Roulez avec une fréquence de pédalage élevée (plus de 60 à 70 tours/min).

Sur les vélos de route avec dérailleurs, la limite d'usure de la chaîne est atteinte au bout de 1 200 à 4 000 km. Un allongement important de la chaîne rend les changements de vitesses plus difficiles. Utilisée au delà de sa limite d'usure, celle-ci entraînera à son tour une usure accrue des pignons et des plateaux. Le remplacement de ces composants peut s'avérer plus coûteux que le changement d'une chaîne si ce dernier est réalisé à temps. Pour ces raisons, contrôlez régulièrement l'état d'usure de votre chaîne.

Pour cela, engrénez la chaîne sur le grand plateau avant. Prenez la chaîne entre le pouce et l'index au niveau du plateau et essayez de l'éloigner de la denture en tirant dessus. Si la chaîne décolle nettement de la denture, elle présente un étirement important et doit alors être changée.

Votre vélociste dispose d'un outil de mesure précis pour contrôler l'étirement de la chaîne. Il peut également procéder à son remplacement, si nécessaire. N'hésitez pas à lui confier cette tâche. En effet, la plupart des chaînes modernes sont dépourvues d'un maillon de fermeture rapide et nécessitent un outillage spécial pour le montage. Le vélociste pourra vous aider, en cas de besoin, à choisir la chaîne la mieux adaptée à votre système de dérailleurs et l'installer.



Vérification de l'état d'usure de la chaîne



Vérification de l'état d'usure avec un outil professionnel

Une chaîne mal rivetée risque de casser et de provoquer une chute. Confiez le changement de la chaîne à un spécialiste.

RÉGLAGE DE LA TENSION DE CHAÎNE SUR LES VÉLOS À UNE SEULE VITESSE (SINGLESPEED)

FONCTIONNEMENT ET UTILISATION

Les vélos dits Singlespeed n'ont qu'une seule vitesse et ne nécessitent donc pas de dérailleurs. Parmi eux, les vélos de piste, comme le V-Drome, mais aussi les « Fixies », sont en outre équipés d'un moyeu à pignon fixe.

Sur ces modèles, le pignon et le moyeu arrière sont complètement solidaires, de sorte que tout mouvement de rotation de la roue arrière entraîne le mouvement des manivelles via la chaîne – et inversement. Un ralentissement est obtenu sur ce type de vélos par un ralentissement de la fréquence de pédalage, voire un appui rétrograde sur les pédales.



CONTRÔLE ET RÉGLAGE

Sur les vélos Singlespeed, la tension de la chaîne de transmission doit être contrôlée et éventuellement ajustée environ tous les 1 000 km ou après 50 heures de service.

Tournez les manivelles vers l'arrière et cherchez la position où la chaîne est la plus tendue. Si dans cette position, la chaîne peut être déportée, au centre du brin entre le plateau et le pignon, de plus d'1 cm vers le haut, il sera nécessaire de la retendre.

Desserrez les écrous de la roue arrière avec un outil approprié. Ajustez la tension de la chaîne en tirant la roue vers l'arrière ou en desserrant/resserrant le tendeur de chaîne. Les manivelles doivent pouvoir tourner ensuite sans produire de résistance.

Centrez la roue sur le triangle arrière. Pour ce faire, servez-vous éventuellement du tendeur de chaîne comme butée. Resserrez les écrous de roue à l'aide d'une clé dynamométrique.



Singlespeed

Tenez compte du fait que l'usage de vélos Singlespeed sans frein est interdit sur la voirie selon les dispositions du code de la route.

Les tendeurs de chaîne servent uniquement à tendre la chaîne et à permettre un premier ajustement de la roue arrière. Ils n'ont pas pour fonction de maintenir la roue en position ni de l'empêcher de glisser hors des pattes.

Si les écarts d'élongation de la chaîne sur sa circonférence sont importants, son remplacement s'impose.

ROUES : PNEUMATIQUES, CHAMBRES À AIR ET PRESSION DE GONFLAGE

Les roues assurent le contact de votre Canyon avec le sol. Elles sont fortement sollicitées : par le poids du cycliste, celui des bagages et par les irrégularités de la chaussée. Malgré les soins apportés à la fabrication des roues, livrées toutes centrées, les rayons subissent un « tassement » dès les premiers kilomètres. Après un rodage assez court de 100 à 300 kilomètres environ, il peut être nécessaire pour cette raison de faire recentrer les roues. Au delà de cette période, vous devez faire contrôler les roues régulièrement, sachant par ailleurs que vous ne devrez les faire recentrer que très rarement.

La roue est constituée du moyeu, des rayons et de la jante. Cette dernière supporte le pneu, dans lequel est logée la chambre à air. Pour que la chambre à air ne soit pas endommagée par les écrous de fixation des rayons qui garnissent le fond de la jante ou d'autres arêtes vives, le fond de jante est recouvert d'un ruban de protection.

Avant de monter un pneu neuf, vous devez connaître les dimensions du pneu en place. Celles-ci sont indiquées sur les flancs du pneu. Il existe deux types de désignation : La plus précise est la désignation en millimètres. La désignation 23-622 signifie, par exemple, qu'un pneu a une largeur (bord à bord et gonflé) de 23 mm et un diamètre intérieur de 622 mm. Un pneu plus large peut venir frotter contre la fourche ou le triangle arrière. Aussi, tenez compte de la taille des pneus montés lorsque vous envisagez leur changement.



Roue



Dimension du pneumatique



Ruban de fond de jante placé dans la jante

Si vous montez un pneumatique autre, plus large et de diamètre extérieur plus important que le pneumatique monté en série, vous risquez de toucher du pied la roue avant lorsque vous roulez lentement. **Risque d'accident !**

Pour remplir pleinement sa fonction, un pneu doit être gonflé à une pression pneumatique convenable. Une pression de gonflage correcte permet de prévenir certaines pannes. Ainsi les crevaisons par pincement de la chambre à air, qui peuvent se produire, par exemple, lorsque vous heurtez la bordure d'un trottoir, sont souvent imputables à un gonflage insuffisant des pneus.

En général, la pression de gonflage recommandée par le fabricant figure sur le flanc du pneu ou l'étiquette signalétique. La plus petite des deux pressions indiquées apporte un meilleur confort de suspension, idéal pour rouler sur des chaussées inégales. La pression augmentant, la résistance au roulement diminue, mais aussi le confort. Pour ces raisons, les pneus gonflés à bloc seront plutôt recommandés pour la pratique cyclosportive sur des routes asphaltées lisses.

Souvent, la pression est exprimée en p.s.i. (« pound per square inch » = livre par pouce carré), une unité anglo-saxonne. Le tableau ci-contre indique les valeurs p.s.i. les plus courantes avec leur correspondance en pression atmosphérique, exprimée en bars et en kilopascals.

Sur un système classique, le pneu et la jante n'ont pas les propriétés de conserver l'air entre leurs parois (**exception** : les boyaux de vélo de route). Pour maintenir une pression pneumatique dans le pneu, celui-ci nécessite une chambre à air, insérée entre les parois du pneu et la jante et gonflée à l'aide d'une valve. Canyon utilise la valve Presta ou Sclaverland. Ce type de valve peut supporter des pressions très élevées mais demande une certaine routine dans l'utilisation. La valve est protégée contre la saleté par un capuchon en plastique.

Si votre vélo de route est doté de pneus sans chambres à air (Tubeless), utilisez uniquement les outils de l'équipementier respectif. Pour de plus amples informations reportez-vous aux notices techniques des fabricants des pneus ou aux instructions fournies sur leurs sites Internet.

Une pression trop basse peut provoquer le déjantage du pneu pendant que vous roulez.



Valve Presta ou Sclaverland



Plage de pression du pneu

psi	bar	psi	bar
80	5,5	115	7,9
85	5,9	120	8,3
90	6,2	125	8,6
95	6,6	130	9,0
100	6,9	135	9,3
105	7,2	140	9,7
110	7,6	145	10,0

Pression de gonflage en psi et bar

Des pneus qui admettent une pression de cinq bars ou plus doivent être montés sur des jantes dites « à crochets ».

Ne gonflez jamais un pneu au-delà de la pression maximale autorisée ! Le pneu pourrait déjanter ou éclater pendant que vous roulez. **Risque de chute !**

Tenez compte des différents diamètres de valve. Utilisez uniquement des chambres à air dont la valve est compatible avec la jante. L'utilisation d'une valve inadéquate peut entraîner un dégonflement soudain et, par suite, un accident.

Si les obus des valves Presta ne sont pas bien serrés, ils risquent de laisser échapper de l'air imperceptiblement. Contrôlez le serrage des obus sur les valves Presta extra-longues.

Souvent, les pompes à main ne suffisent pas pour atteindre la pression de gonflage nécessaire dans le pneu. Utilisez de préférence une pompe à pied dotée d'un manomètre, qui vous permette de contrôler chez vous la pression pneumatique. Il existe des adaptateurs pour tous les types de valves. Avec un adaptateur approprié, vous pouvez gonfler vos chambres à air munies de valves Presta dans une station-service.

Sur la valve Presta, vous devez, avant de procéder au gonflage, desserrer le petit écrou moleté qui se trouve sur celle-ci et appuyer dessus brièvement pour permettre le passage de l'air.

Roulez toujours à la pression de gonflage prescrite et contrôlez celle-ci à intervalles réguliers, au moins une fois par semaine.

Veillez à ce que la valve ait le même diamètre que le trou de passage dans la jante et qu'elle sorte toujours droite de celle-ci.

Changez les pneus qui présentent une sculpture usée ou dont les flancs sont fendillés. Les infiltrations d'humidité et de saleté peuvent dégrader la structure interne du pneu.



Retrait du capuchon en plastique



Sur les valves Presta ou Sclaverland, l'écrou moleté de la valve doit être desserré pour permettre le gonflage



Adaptateur de valve

Remplacez immédiatement les rubans fond de jante défectueux. Exception : Les roues complètes Mavic ne requièrent pas de rubans fond de jante.

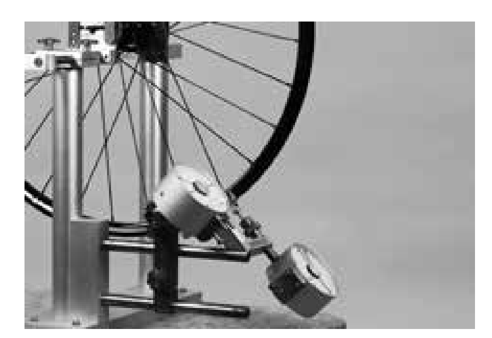
Un pneumatique endommagé peut, dans les cas extrêmes, faire éclater la chambre à air et provoquer un accident.

CENTRAGE DE LA JANTE, TENSION DES RAYONS

Les rayons relient la jante au moyeu placé au centre de la roue. C'est la tension uniforme exercée par les rayons sur la jante qui assure la planéité de la roue. Si les rayons subissent une modification de tension en certains endroits, par exemple à la suite du franchissement rapide d'une marche ou d'une rupture de rayon, l'équilibre des forces de traction est compromis : la roue se voile. Avant que vous ne remarquiez cette anomalie par un roulis, elle pourra déjà influencer négativement le fonctionnement de votre vélo. En effet, les flancs d'une jante constituent la surface de freinage du frein de vélo de route. Si la jante est voilée, le frein viendra frotter sur ses flancs et pourra bloquer la roue lors d'un freinage.



Vérifiez le voile de la roue en prenant les patins comme repère



Centreur de roue

Des rayons desserrés à un endroit doivent être retendus immédiatement pour éviter que des charges importantes ne soient reportées à cet endroit sur tous les autres composants.

Le dévoilage d'une roue (son recentrage) est une opération très délicate. N'hésitez pas à confier cette tâche à un spécialiste.

Évitez de rouler avec des roues voilées. En cas de voile extrême, les patins de frein du vélo de route peuvent déraper de la jante et, en se coinçant dans les rayons, provoquer un blocage immédiat de la roue. **Risque de chute !** Contrôlez de temps à autre la planéité des roues. Pour cela, soulevez une roue du sol et avec la main, mettez-la en rotation. Observez l'écart entre la jante et les patins de frein. Si l'écart varie de plus d'un millimètre, faites dévoiler la roue par un spécialiste.

REMÉDIER À UNE CREVAISON

Personne n'est à l'abri des crevaisons. Cependant, une crevaison ne doit pas forcément signifier la fin d'une sortie à vélo si vous avez eu la prévoyance d'emporter avec vous les outils nécessaires pour démonter une roue, une chambre à air de rechange ou quelques rustines et de la colle. Si vos roues sont équipées d'attaches rapides, deux démonte-pneus et une pompe suffiront largement. Sur les roues fixées par des écrous ou des axes antivol, vous devrez en outre prévoir une clé correspondante.

DÉPOSE D'UNE ROUE

- Ouvrez le levier de détente prévu sur l'étrier de frein (Shimano ou SRAM)
- ou appuyez sur le bouton de détente qui se trouve sur la poignée de commande frein/dérailleur (Campagnolo), sur le cintre.
- Sur les vélos avec dérailleurs, engagez la chaîne sur le petit pignon avant de retirer la roue arrière. De cette manière, le dérailleur se trouvera sur le côté extérieur de la roue et ne gênera pas son retrait.
- Desserrez l'attache rapide, comme décrit au chapitre « **Maniement des attaches rapides et des axes traversants** ». Si la roue reste en place alors que vous l'avez desserrée, c'est qu'elle est sans doute encore retenue par les bordures de retenue des pattes de fixation. Dans ce cas, il vous suffit de desserrer davantage l'écrou de réglage de tension de l'attache rapide pour dégager la roue.
- Pour faciliter le retrait de la roue arrière, tirez légèrement le dérailleur vers l'arrière avec la main.
- Soulevez votre Canyon par l'arrière et donnez une tape sur la roue pour la faire glisser hors des pattes.



Passez sur le petit pignon avant de procéder au démontage de la roue arrière



Ouverture du levier de détente sur l'étrier de frein



Bordure de retenue sur la fourche



Pour faciliter le retrait de la roue arrière, tirez le dérailleur légèrement vers l'arrière

DÉMONTAGE D'UN PNEU À TRINGLES RIGIDES OU SOUPLES

- Dévissez le capuchon et l'écrou de fixation de la valve et laissez l'air s'échapper complètement.
- Appuyez sur le pneu de la bordure vers le centre de la jante, sur toute la circonférence. Vous faciliterez ainsi le démontage.
- Introduisez un démonte-pneu sous le talon du pneu, à environ 5 cm à gauche ou à droite de la valve, et servez-vous-en de levier pour basculer le talon du pneu par-dessus le rebord de la jante. Maintenez le démonte-pneu en position.
- Glissez le deuxième démonte-pneus à environ 10 centimètres du premier, entre la jante et le pneu, et là encore, basculez le talon par-dessus le rebord de la jante.
- Après avoir basculé une partie du talon hors de la jante, il suffit généralement de faire glisser un démonte-pneu sur toute la circonférence de la jante pour extraire le talon complètement.
- Vous pouvez retirer à présent la chambre à air. Prenez soin de ne pas accrocher la valve dans la jante et de ne pas endommager la chambre.
- Réparez la chambre à air conformément aux instructions fournies par le fabricant de rustines.



Pression sur le pneu vers le centre de la jante



Introduction du démonte-pneu sous le talon du pneu et basculement du flanc de pneu par dessus le rebord de jante

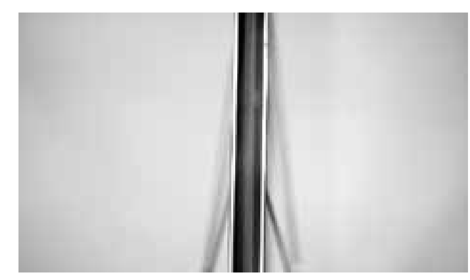


Retrait de la chambre à air

Si la carcasse du pneu a été irrémédiablement endommagée à la suite d'une perforation, remplacez-le par mesure de sécurité.

Tenez compte des notices techniques des freins et du système de changement de vitesses contenues dans le carton BikeGuard.

- Si vous avez démonté le pneu, vérifiez également l'état du ruban fond de jante. Le ruban fond de jante doit correctement reposer sur le fond de jante, ne doit pas être endommagé ni entaillé et doit recouvrir complètement les écrous de rayon et les forures. Sur les jantes à double paroi, le ruban doit complètement recouvrir le fond de jante. Il est recommandé d'utiliser uniquement des fonds de jante en textile ou en plastique résistant sur ce type de jantes. Exception : Les roues complètes Mavic ne requièrent pas de rubans fond de jante. En cas de doute sur votre fond de jante, contactez notre hotline technique au numéro 0890 710 132.
- Au besoin, vous pouvez enlever le pneu complètement de la jante en tirant simplement sur le second flanc.



Ruban de fond de jante placé dans la jante

MONTAGE D'UN PNEU À TRINGLES RIGIDES OU SOUPLES

Lors du montage, vérifiez l'absence de corps étrangers, grains de poussière ou de sable, dans le pneu et prenez garde de ne pas endommager la chambre.

- Introduisez un des talons du pneu dans la jante. Appuyez avec les pouces sur le flanc du pneu pour faire glisser le talon complètement par-dessus le rebord de la jante. En principe, cette opération doit pouvoir s'effectuer sans outil sur n'importe quel pneu. Introduisez la valve de la chambre dans l'orifice pratiqué dans la jante.
- Gonflez la chambre légèrement, de manière à ce qu'elle prenne forme, et insérez-la complètement dans le pneu. Prenez soin de ne pas la plier ou la pincer pendant la mise en place.
- Commencez le montage final sur le côté opposé à la valve. Basculez le talon du pneu dans la jante, en appuyant avec les pouces aussi loin que possible sur sa circonférence.
- Prenez soin de ne pas pincer et écraser la chambre à air entre le pneu et la jante. Pour ce faire, enfoncez la chambre à air à l'intérieur du pneu au fur et à mesure que vous progressez.



Introduction de la valve dans le trou de la jante



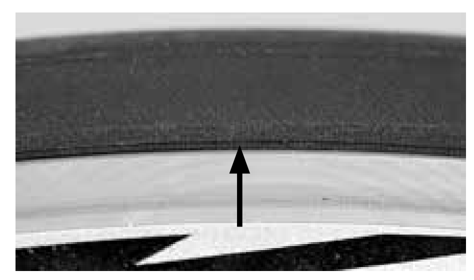
Introduction du pneu dans la jante


Remplacez immédiatement les rubans fond de jante défectueux.

- Progressez symétriquement des deux côtés de la circonférence. En fin d'opération, tirez vigoureusement sur le pneu vers le bas, pour faire en sorte que la partie déjà introduite glisse profondément dans le creux de la jante. Cela facilitera considérablement l'introduction du pneu sur les derniers centimètres.
- Contrôlez une nouvelle fois la position de la chambre, puis appuyez sur le pneu avec la paume pour basculer le reste du talon dans la jante.
- Si vous n'y arrivez pas, aidez-vous d'un démonte-pneu. Là aussi, faites attention de ne pas endommager la chambre avec le démonte-pneu.
- Enfoncez la valve à l'intérieur du pneu pour empêcher que sa base ne soit coincée sous les talons du pneu. La valve sort-elle droite de la jante ? Si ce n'est pas le cas, vous devrez ressortir un talon du pneu et replacer correctement la chambre.
- Pour empêcher que la chambre à air ne se coince sous les talons du pneu, il vous est conseillé de la gonfler de moitié et de malaxer le pneu de part et d'autre sur toute la circonférence de la roue. Vous pourrez contrôler en même temps si le ruban fond de jante ne s'est pas déplacé.
- Gonflez la chambre à la pression souhaitée. La pression maximale est généralement indiquée sur le flanc du pneu.
- Contrôlez la position du pneu par rapport à la jante, à l'aide de la ligne témoin visible sur ses flancs. Celle-ci doit être équidistante du rebord de la jante sur toute la circonférence de la roue.



Appuyez sur le pneu pour vous assurer que la chambre à air ne s'est pas coincée entre le pneu et la jante



Ligne témoin sur un flanc de pneu

Si vous crevez en route, vous pouvez essayer de réparer la chambre à air sans démonter la roue et sans sortir la chambre complètement du pneu. Gonflez la chambre à air sans sortir la valve de la jante et essayez d'abord de repérer le trou d'où l'air s'échappe. Approchez votre oreille de la chambre à air et essayez de détecter des sifflements. Dès que vous avez repéré l'emplacement du trou, localisez l'endroit correspondant sur le pneu et soumettez-le également à un examen. Souvent, le corps étranger qui a provoqué la crevaison est encore coincé dans le pneu. Retirez-le si c'est le cas.

DÉMONTAGE D'UN BOYAU

Laissez l'air s'échapper complètement du pneu. Pour le démontage du boyau, appuyez sur un de ses flancs, du côté opposé à la valve, jusqu'à ce qu'apparaisse une fente et que le boyau commence à se décoller. Si le boyau s'avère difficile à décoller, glissez un démonte-pneu dans la fente entre le pneu et la jante et essayez de soulever le boyau à l'aide du démonte-pneu.

Comme il n'est pas possible de changer uniquement la chambre à air, vous devrez remonter un boyau complet sur la jante. Si vous crevez en chemin, vous ne pourrez pas recoller le nouveau boyau comme il se doit et sa fixation sur la jante restera problématique, même après le regonflage.

Rentrez chez vous par le chemin le plus court, en roulant lentement et prudemment. Une fois chez vous, vous devrez recoller entièrement le boyau comme décrit ci-dessous.

MONTAGE D'UN BOYAU

Un montage soigneux, garantissant une fixation durable du boyau sur la jante, doit être réalisé par étapes et peut demander beaucoup de temps. Un peu de routine et d'expérience dans l'utilisation de la colle à boyau et du type de boyau à monter peuvent faciliter la tâche.

Pour coller le boyau, vous pouvez utiliser soit des bandes autocollantes, soit de la colle à boyau liquide. L'avantage de la bande autocollante est de permettre un montage rapide. Cependant, elle ne permet pas une fixation suffisante du boyau dans toutes les circonstances. En cas de changement de boyau en chemin, la bande restera souvent collée au boyau démonté et le boyau de rechange ne disposera plus d'une adhérence suffisante sur la jante.

Pour cette raison, il est recommandé de préparer soigneusement le fond de la jante en y appliquant plusieurs couches successives de colle à boyau. Non seulement la colle à boyau permet une fixation du boyau sur la jante plus fiable, mais elle continue d'offrir une certaine adhérence après le remplacement d'un boyau en sortie.



Appuyez de côté sur le boyau jusqu'à ce qu'il commence à se décoller



Il est possible de décoller le boyau en le soulevant à l'aide d'un démonte-pneu



Colle à boyau

Il existe pour les jantes en carbone de la colle à boyau spéciale (par ex. de marque Continental). Si vous utilisez une colle à boyau pour jantes en carbone, lisez impérativement la notice d'emploi fournie par son fabricant.

À la suite d'un collage insuffisant du boyau, celui-ci peut se désolidariser de la jante. **Risque d'accident !**

Ceci n'empêchera pas qu'il faudra, ici aussi, retirer le boyau de rechange au retour pour encoller une nouvelle fois la jante et le boyau et garantir ainsi un montage fiable et durable du boyau sur la roue.

Sur les roues à très haut profil, démontez l'obus de la valve à l'aide d'un outil spécial et installez à sa place un prolongateur de valve. Revissez ensuite l'obus dans le prolongateur. Le boyau monté, équipé d'une valve ainsi rallongée, peut être gonflé et dégonflé normalement.

Gonflez le boyau légèrement de sorte à ce qu'il prenne sa forme arrondie et introduisez la valve dans le trou de valve de la jante. En partant de la valve, appuyez uniformément de part et d'autre du boyau pour le positionner correctement dans le fond de jante. Si vous ne parvenez pas à faire glisser complètement le boyau sur la jante, ou y parvenez seulement au prix d'efforts considérables, vous ne pourrez escompter plus tard de résultat satisfaisant.

Faites tourner la roue avec le boyau monté et vérifiez que le boyau a une rotation uniforme. Souvent la zone de la valve est légèrement bourrelée, de sorte que le boyau fait un « saut » à cet endroit et que vous avez l'impression de cahoter si vous roulez avec la roue. Pour remédier à cet inconvénient, vous pouvez, sur une jante en aluminium, ébarber ou chanfreiner le trou de valve avec une grosse mèche, un tiers-point ou une queue de rat. Sur les jantes en carbone, ébarbez avec précaution le bord du trou de valve avec une queue de rat. Menez la lime uniquement de l'extérieur vers l'intérieur, sans revenir car vous risquez sinon d'arracher éventuellement des fibres de la matrice synthétique. Scellez ensuite cet endroit avec de la colle instantanée. Le pourtour de la valve pourra mieux épouser la jante ainsi préparée. Si vous disposez d'assez de temps, vous pouvez laisser le boyau gonflé sur la jante pendant quelques jours, ce qui facilitera plus tard le montage final.

Nettoyez le fond de jante et ôtez les traces de graisse ou d'huile éventuelles avec un chiffon imprégné d'alcool à brûler ou d'essence de nettoyage.



Montage du prolongateur de valve



Vérification du centrage correct du boyau à l'aide du frein

⚠ Les colles à boyaux spéciales ne collent pas seulement très bien sur les jantes et les boyaux, mais aussi sur les doigts et les vêtements. Pour cette raison, il est recommandé d'utiliser de vieux habits de travail.

ⓘ Si vous montez le boyau sur une jante qui a déjà été utilisée, vous devrez éventuellement retirer auparavant certains résidus de colle et impuretés à la toile émeri. Procédez avec précaution et veillez impérativement à ne pas endommager les jantes en carbone. Essuyez ensuite la jante avec un chiffon doux imprégné d'un peu d'essence de nettoyage.

⚠ Veillez toujours à une bonne ventilation des locaux dans lesquels vous travaillez quand vous utilisez de l'essence ou de la colle à boyau, qui sont des produits facilement inflammables. Stockez ces produits dans un endroit approprié et hors de la portée des enfants.

Attendez que le solvant soit entièrement évaporé avant de commencer à coller le boyau sur la jante. Le moyen le plus simple pour appliquer la colle sur le fond de jante est de monter auparavant la roue sur un centreur de roue ou une vieille fourche fixée sur un étau.

Pour obtenir une bonne adhérence de la colle à boyau liquide, il est nécessaire d'appliquer plusieurs couches de colle sur le fond de jante. Répartissez une couche autant que possible très fine et homogène sur presque toute la circonférence du fond de jante.

Laissez un emplacement non encollé de cinq à dix centimètres à l'opposé de la valve, de manière à disposer plus tard d'un point d'attaque pour décoller le boyau.

Avec un peu d'exercice, il est possible d'appliquer la colle sur la jante directement à partir du tube. Si vous n'y arrivez pas, vous pouvez aussi recourir à un pinceau à poils durs. Si vous utilisez de la colle à boyau en pot, l'utilisation d'un pinceau est de toute façon indispensable. Laissez sécher la colle à boyau au moins jusqu'à ce qu'elle ne soit plus liquide et collante au toucher. Plusieurs heures peuvent être nécessaires pour la phase de séchage. Ce n'est qu'après que vous pourrez appliquer, selon le même procédé, deux autres fines couches de colle, que vous devrez également laisser sécher. Après l'encollage, laissez sécher la jante pendant au moins une nuit.

Avant de monter le boyau sur la jante, appliquez aussi de la colle sur la bande protégeant la couture du boyau. Retouchez à cette occasion le fond de jante en y appliquant une dernière couche de colle à boyau. Après avoir laissé la couche supérieure sécher un court instant de façon à ce qu'elle présente encore un aspect visqueux, posez la jante sur le sol, le trou de valve orienté vers le haut. Engagez la valve du boyau légèrement gonflé et mis en forme dans le trou de valve de la jante et appuyez fermement sur le boyau à cet endroit. Veillez à limiter autant que possible les débordements de la colle sur les côtés pour ne pas salir les flancs du boyau.



Encollage de la jante avec un tube de colle à boyau



Introduisez la valve du boyau légèrement gonflé dans le trou de valve de la jante

⚠ Avant de démonter une roue, lisez intégralement les chapitres « **Roues** » et « **Maniement des attaches rapides et des axes traversants** ».

ⓘ Vous pouvez visionner sur le site www.conti-online.com une vidéo montrant comment procéder au collage correct d'un boyau Continental sur une roue.

Si vous avez fait attention de ne pas encoller la partie opposée à la valve, vous n'aurez pas à craindre de salir le fond de jante au contact de celle-ci avec le sol.

Saisissez le boyau à équidistance à gauche et à droite de la valve et tirez-le fortement vers le bas en le faisant glisser étape par étape dans le fond de jante. Progressez régulièrement jusqu'à ce qu'il ne reste qu'environ 20 centimètres de boyau à placer.

Étirez de nouveau le boyau vers le bas, en partant de la valve, jusqu'au point où le boyau n'est pas encore engagé sur la jante. Maintenez une tension sur le boyau en appuyant les deux pouces sur le boyau et en prenant appui avec les autres doigts sur la jante, puis calez la roue entre les hanches. Appuyez sur le boyau avec les deux pouces pour le faire glisser par-dessus le rebord de la jante.

Après avoir placé le boyau sur le fond de jante, vous devrez le centrer sur la jante pour garantir la bonne rotation de la roue. Placez la roue sur un centreur de roue ou un support équivalent et faites-la tourner. Si la bande de roulement n'est pas centrée par rapport au fond de jante ou si le boyau vacille sur le côté, soulevez le boyau à l'endroit concerné, tournez-le légèrement sur lui-même, puis reposez-le.

Si le boyau « tourne rond », c'est-à-dire sans présenter de saut sur le côté, retirez la roue du support et gonflez le boyau à environ la moitié de la pression nominale. Appuyez la roue sur le sol en la tenant par les embouts d'axe et l'attache rapide et faites-la rouler sur plusieurs mètres. Faites effectuer à la roue plusieurs rotations en position verticale, mais aussi quelques rotations en position inclinée, des deux côtés.

Si le boyau tourne rond après le contrôle final, gonflez-le à la pression maximale autorisée et laissez-le reposer au moins 8 heures, et de préférence 24 heures avant d'utiliser la roue la première fois. Ajustez auparavant la pression du boyau à vos besoins conformément aux recommandations du fabricant.



Logement du boyau dans le fond de jante



Basculement du boyau par-dessus le rebord de la jante avec les pouces



Vérification du centrage correct du boyau à l'aide du frein

En cas de changement du boyau lors d'une sortie, tenez compte du fait que la fixation du nouveau boyau sur la jante est alors limitée. Aussi roulez très prudemment et procédez avant la prochaine sortie à un ré-encollage soigneux de la jante.

Un montage défectueux du boyau peut affecter son fonctionnement, voire entraîner sa détérioration. Pour cette raison, conformez-vous impérativement aux instructions données par le fabricant dans la notice jointe.

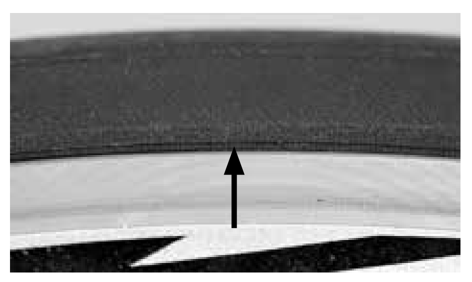
POSE D'UNE ROUE

La pose d'une roue s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose. Assurez-vous que la roue est insérée correctement dans les pattes de fixation et est bien centrée entre les fourreaux de la fourche ou les haubans du triangle arrière. Vérifiez le positionnement correct de l'attache rapide (voir le **chapitre « Maniement des attaches rapides et des axes traversants »**) et n'oubliez pas de réarmer le frein si nécessaire, en actionnant le bouton de détente sur la commande ou le levier de détente sur l'étrier.

Un montage défectueux du pneu peut affecter le fonctionnement, voire entraîner une défaillance du frein. Pour cette raison, conformez-vous impérativement aux instructions données par le fabricant dans la notice jointe.



Vérification de l'absence de voile à l'aide du frein



Ligne témoin sur un flanc de pneu

Fermez le levier de détente (Shimano, SRAM) ou appuyez sur le bouton qui se trouve sur la poignée de commande frein/dérailleur (Campagnolo) et contrôlez, avant de continuer votre route, si les patins touchent les surfaces de freinage. Contrôlez le bon serrage de la fixation de roue. Assurez-vous après le montage que les surfaces de freinage sont exemptes de graisse ou d'autres lubrifiants. Faites impérativement un essai de freinage.

Si la carcasse du pneu a été irrémédiablement endommagée à la suite d'une perforation, remplacez-le par mesure de sûreté.

JEU DE DIRECTION

La fourche, la potence, le cintre et la roue avant pivotent autour du jeu de direction intégré au cadre. Pour conférer au vélo la stabilité directionnelle nécessaire en ligne droite, le jeu de direction doit avoir une rotation très souple. Sur terrain accidenté, les à-coups transmis au jeu de direction soumettent celui-ci à des contraintes considérables. Il peut arriver alors qu'il se desserre et se dérègle.

CONTRÔLE ET RÉGLAGE

- Contrôlez si la direction a du jeu en plaçant d'abord les doigts autour de la cuvette supérieure.
- Appuyez-vous d'une main sur la selle et actionnez de l'autre main le levier de frein avant, puis tirez et poussez vigoureusement sur votre Canyon.
- En présence de jeu, vous percevrez un décalage sensible de la cuvette supérieure par rapport à la cuvette inférieure.
- Vous pouvez également soulever la roue avant du sol et la laisser retomber. Si le jeu de direction est desserré, vous percevrez un bruit de cliquetis.
- Pour vérifier la souplesse de la direction, soulevez le cadre avec une main afin de décoller la roue avant du sol. Faites pivoter le cintre de gauche à droite. La roue avant doit pivoter facilement et sans « points durs » sur tout l'angle de braquage. Une petite tape sur le cintre doit suffire pour que la roue commence à pivoter à partir de sa position centrale.

Un jeu de direction desserré fait subir d'énormes contraintes à la fourche et à ses roulements. Il peut s'abîmer ou entraîner même une rupture de la fourche avec des conséquences très graves ! **Risque de chute !**



Vérifiez l'absence de jeu dans le jeu de direction en passant les doigts autour de la cuvette, puis en tirant et poussant sur le Canyon après avoir freiné la roue avant



Vérifiez la souplesse de la direction en soulevant la roue avant et en vérifiant si le cintre peut pivoter très facilement sur son angle de braquage

Le réglage du jeu de direction requiert une certaine expérience; il est donc préférable de confier cette opération à un spécialiste. Si néanmoins, vous souhaitez procéder vous-même au réglage du jeu de direction, lisez auparavant la notice technique du jeu de direction fournie par le fabricant, avec attention et dans son intégralité.

Après avoir réglé le jeu de direction, contrôlez le bon serrage de la potence en calant la roue avant entre les jambes et en essayant de faire pivoter le cintre latéralement. Une potence mal serrée peut entraîner une chute.

JEU DE DIRECTION AHEADSET®

Avec la technologie Aheadset, la potence, au lieu de s'enfoncer dans le pivot de fourche, enserre celui-ci comme une bague et est bridée sur lui. Elle devient un élément important du jeu de direction. En effet, sa bride immobilise non seulement la potence sur le pivot de la fourche mais fixe en même temps le réglage de la direction.

- Desserrez les vis de serrage de la potence qui se trouvent sur le côté ou derrière la potence.
- Serrez avec précaution la vis de réglage noyée dans le capuchon de la potence avec une clé Allen.
- Ajustez la potence de manière à ce que le cintre soit perpendiculaire au sens de la marche.
- Resserrez les vis de serrage de la potence sur le pivot. Utilisez pour cela une clé dynamométrique et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximum préconisés. Leurs valeurs sont indiquées au chapitre « **Couples de serrage recommandés** », dans les notices des équipementiers et/ou directement sur les composants eux-mêmes.
- Contrôlez le jeu selon la procédure décrite plus haut. Ici aussi, le jeu de direction ne doit pas être trop serré.

Pour le contrôle, placez-vous devant votre Canyon et bloquez la roue avant entre les genoux. Saisissez le cintre par les poignées de frein et essayez de le faire pivoter par rapport à la roue. Serrez encore un peu la/les vis de serrage de la potence si vous constatez que vous pouvez bouger le cintre.

Après le réglage du jeu de direction, vérifiez la fixation de la potence sur le pivot. Une potence non fixée pourrait provoquer une chute grave !



Après avoir desserré les vis de serrage de la potence sur le pivot, réglez le jeu de direction avec la vis de réglage noyée dans le capuchon



Resserrez les vis de serrage de la potence sur le pivot avec la clé dynamométrique



Essayez de faire pivoter le cintre par rapport à la roue

Ne serrez pas la vis du capuchon de potence à fond mais servez-vous en pour ajuster le jeu de la direction.

Faites attention de ne pas écraser le pivot de la fourche en serrant trop fort les vis de fixation de la potence.

JEU DE DIRECTION AVEC SYSTÈME I-LOCK

Sur le système i-Lock, la potence enserre le pivot de fourche non fileté et est fixé sur celui-ci par pincement. Elle devient un élément important du jeu de direction. En effet, sa bride fixe non seulement la potence sur le pivot de la fourche mais empêche en même temps le déréglage de la direction. À la différence du système répandu « Aheadset », le réglage du jeu de direction intervient avec la potence déjà fixée sur le pivot.

- Contrôlez les vis de serrage de la potence à l'aide d'un clé dynamométrique, en respectant les indications sur la potence. Ne dépassez en aucun cas le couple de serrage maximum prescrit.
- Avec une clé Allen de 2 mm, tournez doucement la vis sans tête intégrée à la cuvette dans le sens des aiguilles d'une montre. Commencez par un quart de tour.
- Contrôlez le jeu selon la procédure décrite plus haut. Ne procédez pas à un ajustement trop serré du jeu de direction.
- Éventuellement, tournez la vis encore une fois d'un quart de tour et procédez à un nouveau contrôle.
- Pour le contrôle final, placez-vous devant votre Canyon et bloquez la roue avant entre les genoux.



Contrôlez les vis de serrage de la potence à l'aide d'un clé dynamométrique, en tenant compte des couples de serrage indiqués sur la potence


Procédez au réglage du jeu de la direction à l'aide de la vis de réglage latérale


Procédez de nouveau à un contrôle du jeu

Ne serrez pas à fond la vis de réglage du jeu de direction mais utilisez-la uniquement pour affiner l'ajustement.

- Saisissez le cintre par les poignées de frein et essayez de le faire pivoter par rapport à la roue. Essayez aussi de faire pivoter le cintre vers le bas.
- Si le cintre ou la potence bougent, desserrez les vis, recentrez le composant et resserrez les vis au couple de serrage recommandé.
- Si le cintre ou la potence pivotent encore malgré un serrage au couple maximum autorisé, vous devez démonter le composant incriminé, dégraisser les surfaces de contact, y appliquer une nouvelle couche de pâte de montage spéciale pour carbone, puis le remonter.


Essayez de faire pivoter le cintre par rapport à la roue avant, puis dans la potence


Appliquez éventuellement un peu de pâte de montage spéciale pour composants carbone sur les surfaces de contact du pivot de fourche ou du cintre avec la potence

Contrôlez la fixation correcte de la potence et du cintre après avoir réglé le jeu de direction. Un cintre ou une potence mal fixés pourraient entraîner une chute grave !

TRANSPORT DE VOTRE VÉLO CANYON

TRANSPORT EN VOITURE

Il existe plusieurs possibilités de transporter votre Canyon en voiture. Canyon recommande de transporter un vélo uniquement dans le coffre.

Transportés dans un coffre, les vélos prennent certes beaucoup de place, mais ils risquent moins de se salir et d'être volés ou endommagés.

- Veillez à ce que les câbles, le système d'éclairage et surtout le dérailleur arrière ne soient pas endommagés au cours du transport. Protégez votre Canyon avec des couvertures, etc. Si votre Canyon est particulièrement sale, nous vous recommandons de placer dessous une couverture ou autre, pour éviter qu'il ne salisse les coussins de votre voiture.
- Arrimez votre vélo pour l'empêcher de glisser.

Si vous ne souhaitez pas transporter le vélo dans le coffre, vous trouverez, chez presque tous les vendeurs d'accessoires automobiles et pour presque toutes les marques, des systèmes permettant le transport de vélos sans démontage de la roue. En général, les vélos sont fixés sur la galerie et maintenus en place par un rail et un bras d'accrochage enserrant le tube diagonal.

Tirez sur les leviers de frein et maintenez les en position avec un élastique solide si vous transportez un vélo cross.

Immobilisez votre Canyon dans l'habitacle. Un chargement non arrimé peut, en cas d'accident, constituer un risque supplémentaire pour les occupants. Souvent, il est nécessaire de démonter la roue avant, voire les deux roues, pour transporter un vélo dans l'habitacle. Lisez impérativement le chapitre « **Roues** » pour le démontage des roues, en particulier la section « **Remédier à une crevaison** ».



Transport en voiture

Sur les vélos équipés de freins à disque, introduisez les cales de transport dans les étriers de frein si vous souhaitez transporter votre vélo cross.

Si votre vélo Canyon n'a pas été emballé pour l'envoi conformément à la notice d'emballage fournie, vous ne pourrez revendiquer aucun remboursement de la part de Canyon Bicycles GmbH pour des dommages intervenus éventuellement pendant le transport.

N'utilisez pas de porte-vélos qui obligent à renverser votre Canyon et à le fixer sur la galerie avec le cintre et la selle en bas. Ce mode de fixation exerce des contraintes considérables sur le cintre, la potence, la selle et la tige de selle pendant le transport. **Risque de rupture !** N'utilisez pas de porte-vélos sur lesquels votre Canyon, après retrait de la roue avant, est fixé au porte-vélo par la fourche.

Le transport des vélos Canyons sur des porte-vélos conventionnels avec étriers de fixation n'est pas autorisé. Les étriers de fixation sont très souvent trop étroits et peuvent écraser les tubes de cadre surdimensionnés. Les risques de dommages irrémédiables sont particulièrement grands pour les cadres en carbone. De plus, ces dommages ne sont pas toujours visibles et peuvent ainsi être la cause d'accidents graves.

Par rapport aux porte-vélos installés sur le toit, les porte-vélos sur hayon, de plus en plus répandus, offrent l'avantage de ne pas vous obliger à trop soulever le vélo pour le transporter. Veillez à ce que les étriers de fixation de votre porte-vélo ne puissent endommager la fourche et le cadre. Risque de rupture !

Lors de l'achat du porte-vélo, veillez à ce qu'il indique des labels prouvant sa conformité aux normes de sécurité en vigueur dans votre pays, par ex. NF, ISO et autres.

TRANSPORT EN AVION

Si vous souhaitez emporter votre Canyon en voyage et le faire transporter par avion, emballez-le dans son carton BikeGuard ou une valise BikeShuttle.

Emballez les roues dans des housses de transport spéciales pour les protéger dans la valise ou le carton. Prévoyez avec vous l'outillage nécessaire au montage, une clé dynamométrique avec ses douilles et le présent manuel, pour pouvoir remonter votre vélo sur place dans les règles de l'art et prêt à fonctionner.

Sur les vélos équipés de freins à disque, introduisez les cales de transport dans les étriers de frein si vous souhaitez transporter votre vélo cross.

Emballez les roues dans des housses de transport spéciales pour les protéger dans la valise ou le carton.

Prenez soin de ne pas masquer l'éclairage ni la plaque minéralogique de votre voiture. Dans certains cas, l'utilisation d'un deuxième rétroviseur extérieur peut être obligatoire.

Conformez-vous à la notice technique du porte-vélo et ne dépassez jamais la charge utile autorisée ni la vitesse maximale recommandée ou réglementaire.



Le carton de transport BikeGuard



La valise Canyon BikeShuttle

Contrôlez la fixation du vélo avant le départ, mais aussi régulièrement pendant le déplacement. Si le vélo devait se détacher de la galerie pendant le déplacement, il pourrait mettre en danger d'autres usagers.

Tenez compte de l'augmentation de hauteur de votre véhicule. Mesurez la hauteur totale du véhicule et apposez une note de rappel bien visible sur le cockpit ou le volant.

CONSEILS GÉNÉRAUX D'ENTRETIEN ET RÉVISIONS

Votre vélo Canyon est un produit de qualité. Vous devez néanmoins, comme pour n'importe quel autre véhicule, l'entretenir régulièrement et le confier à un spécialiste pour les travaux de maintenance périodiques.

Sur les vélos légers, certains composants importants doivent être en outre régulièrement remplacés (voir le chapitre « **Intervalles d'entretien et de maintenance** »). Ce n'est qu'ainsi que vous pourrez garantir un fonctionnement durable et fiable de tous vos composants et jouir de votre Canyon en toute sécurité et avec le même plaisir pendant de longues années.

NETTOYAGE ET ENTRETIEN DE VOTRE CANYON

La transpiration, l'encrassement, la salinité (le sel épandu en hiver ou l'air marin) sont autant de facteurs préjudiciables à la conservation de votre Canyon. Pour cette raison, vous devez vous astreindre à un nettoyage régulier de votre Canyon et protéger tous ses composants contre la corrosion.

Ne nettoyez pas votre Canyon au jet de vapeur. Ce nettoyage express a des inconvénients considérables : le jet de vapeur haute pression, extrêmement puissant, n'est pas arrêté par les joints d'étanchéité et peut s'infiltrer à l'intérieur des paliers. La dilution du lubrifiant entraîne une augmentation des frottements et favorise la corrosion. À la longue, ce traitement a pour effet de détériorer les portées des paliers et de compromettre leur souplesse de fonctionnement. Il n'est pas rare que les jets de vapeur décollent aussi les adhésifs appliqués sur le cadre.


Nettoyage du Canyon avec un chiffon et de l'eau


Vérifiez tous les composants légers

Effectuez uniquement les travaux pour lesquels vous pensez disposer des connaissances nécessaires et de l'outillage approprié.

Ne nettoyez pas votre vélo à bout portant avec un jet d'eau puissant ou un jet de vapeur.

Protégez la surface supérieure de la base côté chaîne ainsi que les endroits où les gaines peuvent frotter avec des adhésifs, des protections en néoprène, etc. Vous limiterez ainsi les traces de frottement sur la peinture et les rayures disgracieuses.

Recourez pour le nettoyage à des moyens beaucoup moins agressifs : un jet d'eau à faible pression et/ou un seau d'eau ; une éponge ou un gros pinceau à badigeonner. Le nettoyage à la main présente un autre avantage secondaire : il vous permet de détecter assez tôt des défauts de peinture, des pièces usées ou des anomalies.

Après le séchage de votre Canyon, nous vous recommandons d'appliquer de la cire dure sur la peinture et les surfaces métalliques pour les conserver (exception : jantes dans le cas des freins sur jante). Protégez également les rayons, les moyeux, les vis et les écrous, etc. avec un film de cire. Vous pouvez le cas échéant vous servir d'un vaporisateur à main pour pulvériser un peu de cire liquide sur les pièces de faible dimension. Polissez ensuite les surfaces cirées avec un chiffon doux pour les faire briller et permettre à l'eau de glisser.

Après chaque nettoyage, nous vous conseillons de contrôler l'état de la chaîne et éventuellement de la lubrifier (voir la section « **Entretien de la chaîne** » du chapitre « **Système de changement de vitesses** »).

Profitez du nettoyage pour repérer les fissures, les rayures, les déformations de matériau ou les altérations de couleur. En cas de doute, contactez notre hotline technique au numéro 0890 710 132. Faites remplacer immédiatement les composants défectueux et effectuez des retouches sur la peinture endommagée.

Avant d'appliquer de la cire dure sur le cadre de votre Canyon, testez-la à un endroit peu visible de celui-ci.


Entretien des surfaces peintes et métalliques avec de la cire dure


Vérification de l'état d'usure de la chaîne

Évitez de laisser couler du produit d'entretien ou de l'huile sur les patins de frein ou les surfaces de freinage des jantes. Ceci pourrait rendre les freins inopérants (voir le chapitre « **Système de freinage** »). Évitez absolument d'appliquer de la graisse ou du lubrifiant dans les zones de serrage en carbone, par exemple au niveau du cintre, de la potence, de la tige de selle et du tube de selle.

Enlevez les résidus de graisse ou d'huile adhérant sur les surfaces peintes et en carbone avec un produit nettoyant à base de pétrole. Proscrivez absolument l'emploi de dégraisseurs contenant de l'acétone, du chlorure de méthyle, etc. ainsi que l'emploi de détergents, non neutres ou chimiques, contenant des solvants. Ces produits pourraient attaquer les surfaces.

CONSERVATION ET RANGEMENT DE VOTRE CANYON

Si votre vélo bénéficie d'un entretien régulier en saison, il ne requiert pas de mesures particulières pour son rangement temporaire hormis les mesures de protection contre le vol. Il est conseillé de ranger votre Canyon dans un endroit sec et bien aéré.

Si votre Canyon reste inutilisé pendant l'hiver, tenez compte des indications suivantes :

- Pendant un séjour de longue durée, les chambres à air ont tendance à se dégonfler. Le stationnement prolongé sur des pneus dégonflés peut provoquer une dégradation de leur structure. Pour y remédier, suspendez ou accrochez les roues ou le vélo entier au mur, ou bien contrôlez régulièrement la pression de gonflage.
- Nettoyez votre Canyon et protégez-le contre la corrosion, comme décrit plus haut.
- Démontez la tige de selle et évacuez l'humidité qui aurait pu s'infiltrer. Vaporisez un peu d'huile dans le tube de selle (exception: cadre et tige de selle en carbone !).
- Stockez votre Canyon dans un endroit sec.
- Engrénez la chaîne sur le petit plateau et le petit pignon. De cette manière, la tension des câbles de commande et des ressorts des dérailleurs sera limitée à un minimum.



Chaîne sur petit pignon et petit plateau pour le stockage du vélo



Contrôlez régulièrement la pression des pneumatiques

Évitez de laisser couler du produit d'entretien ou de l'huile sur les patins de frein ou les surfaces de freinage des jantes. Ceci pourrait entraîner une défaillance des freins et provoquer un accident.

N'accrochez pas votre vélo par les roues s'il est équipé de jantes en carbone ! **Risque de rupture !**

ENTRETIEN ET RÉVISIONS

Première révision :
Nos techniciens expérimentés ont mis au point un plan d'entretien spécial. Pendant les premiers kilomètres, il est par exemple possible que les roues subissent un léger tassement ou que les câbles de dérailleur et de frein s'étirent, de sorte que le passage des vitesses ou le freinage ne fonctionnent pas optimalement. Selon l'intensité d'utilisation, il peut s'avérer déjà nécessaire de remplacer certaines pièces d'usure. Dans ce cas, notre service clientèle se mettra auparavant en rapport avec vous.

Révision annuelle régulière :
Nous vous recommandons, après une saison longue et exigeante, de soumettre à votre Canyon un check-up complet. Qui saurait mieux assurer cette tâche sinon ceux qui ont assemblé votre vélo ?

La révision annuelle de votre Canyon est réalisée par notre personnel qualifié selon un plan de maintenance adapté à votre type de vélo.



La clé dynamométrique Canyon

Si vous devez emballer votre vélo Canyon pour l'envoyer à notre atelier, veillez à procéder à l'emballage exactement comme décrit dans la notice « **Comment emballer votre vélo** » fournie avec le carton BikeGuard.

Les composants particulièrement légers peuvent avoir une durée de service très courte. Pour votre sécurité, faites réviser par roulements les composants listés dans le chapitre « **Intervalles d'entretien et de maintenance** » et faites procéder éventuellement à leur remplacement.

Pour vous garantir un plaisir durable, votre Canyon doit faire l'objet d'un entretien régulier. Les intervalles d'entretien figurant dans le chapitre « **Intervalles d'entretien et de maintenance** » sont donnés à titre indicatif, à l'attention de cyclistes parcourant entre 1 000 et 2 500 km par an. Si vous effectuez régulièrement un kilométrage plus important, dont une grande partie sur des routes en mauvais état ou des terrains accidentés, les intervalles d'entretien seront plus courts, compte tenu de l'utilisation plus intense. Cela vaut également dans le cas de sorties fréquentes sous la pluie et, en général, sous des climats humides.

Inspection de sécurité Canyon :
Si vous parcourez sur votre vélo une distance nettement inférieure à 1000 km par an, les exigences de maintenance seront naturellement beaucoup plus modestes. Ici, l'inspection de sécurité Canyon est exactement ce qu'il vous faut. Ce plan de maintenance spécialement développé pour répondre à vos besoins est moins détaillé qu'une révision annuelle mais couvre cependant tous les points importants pour la sécurité. Il vous est recommandé de faire procéder à cette inspection au début d'une nouvelle saison cycliste ou dans la perspective de vacances à vélo, afin de permettre un démarrage sans soucis.

En vue de limiter autant que possible la durée de passage de votre vélo dans notre atelier, nous vous prions de nous contacter au préalable afin de déterminer avec nous des délais convenables.



Faites réviser votre Canyon régulièrement



Utilisez uniquement des pièces de rechange d'origine en cas de remplacement.

Plusieurs vidéos vous sont proposées sur notre site Web www.canyon.com pour vous guider dans l'exécution de menus travaux de réparation et d'entretien. Cependant, ne surestimez pas votre capacité à réaliser ces travaux. En cas de doute ou si vous avez des questions, contactez notre hotline technique au 0890 710 132.

INTERVALLES D'ENTRETIEN ET DE MAINTENANCE

Après la période de rodage, votre vélo doit faire l'objet d'une maintenance régulière réalisée par un spécialiste. Les intervalles indiqués dans le tableau suivant sont donnés à titre indicatif pour les cyclistes parcourant entre 1 000 et 2 500 km (soit l'équivalent de 40 à 100 heures de service) par an. Si vous effectuez régulièrement un kilométrage plus important, dont une grande partie sur des chaussées en mauvais état, les intervalles d'entretien seront plus courts, compte tenu de l'utilisation plus intense.

Composant	Opération	Avant chaque sortie	Mensuellement	Annuellement	Autres intervalles
Éclairage	Contrôler	•			
Pneumatiques	Contrôler la pression	•			
Pneumatiques	Contrôler les empreintes et les flancs		•		
Freins (sur jante)	Contrôler la course de levier, l'état des patins, la position Test de freinage à l'arrêt	• •			
Câbles/gaines de frein	Contrôle visuel		X		
Jantes (aluminium) sur vélos avec freins sur jante	Contrôler l'épaisseur des parois, éventuellement remplacer				X Au plus tard après le 2e jeu de patins
Fourche (alu et carbone)	Vérifier Remplacer				X Au moins tous les 2 ans X Après chute ou tous les 6 ans
Boîtier de pédalier	Contrôler l'absence de jeu		X		
Boîtier de pédalier	Nouveau graissage			X	
Chaîne	Contrôler et éventuellement graisser	•			
Chaîne	Contrôler et éventuellement changer				X À partir de 1 000 km
Manivelles	Contrôler et éventuellement resserrer			X	
Peinture	Entretenir				• Au moins tous les 6 mois

Composant	Opération	Avant chaque sortie	Mensuellement	Annuellement	Autres intervalles
Roues/rayons	Vérifier l'absence de voile et la tension des rayons		•		
Roues/rayons	Centrer ou retendre				X Si nécessaire
Cintre et potence, alu et carbone	Vérifier				X Au moins tous les 2 ans
	Remplacer				X Après chute ou tous les 6 ans
Jeu de direction	Contrôler l'absence de jeu		•		
Jeu de direction	Nouveau graissage			X	
Surfaces métalliques	Cirer (exception : flancs de jante)				• Au moins tous les 6 mois
Moyeux	Contrôler l'absence de jeu		•		
Moyeux	Nouveau graissage			X	
Pédales	Contrôler l'absence de jeu		X		
Pédales	Nettoyer le mécanisme d'enclenchement		•		
Unité cadre-fourche	Lubrifier				Annuellement
Dérailleurs AR/AV	Nettoyer, lubrifier		•		
Attaches rapides	Contrôler la position correcte	•			
Vis et écrous	Contrôler et éventuellement resserrer		X		
Valves	Contrôler la position correcte	•			
Potence/tige de selle	Démonter et lubrifier ou appliquer nouvelle pâte de montage carbone (Attention ! Pas de graisse sur le carbone)			X	
Câbles : dérailleurs/freins	Déposer et lubrifier			X	

Les opérations repérées par « • » sont à la portée de toute personne possédant une certaine habileté et expérience manuelles ainsi qu'un outillage approprié, tel qu'une clé dynamométrique, etc. Si les contrôles font apparaître des défauts, prenez immédiatement des mesures appropriées. Pour toutes questions ou si vous avez des doutes, n'hésitez pas à contacter notre hotline technique au numéro 0890 710 132.

Faites effectuer les opérations marquées par un « x » uniquement par un personnel qualifié familier de la technique vélo actuelle (par exemple, dans un atelier qualifié pour la réparation des cycles). En cas de doute, n'hésitez pas à contacter notre hotline technique au 0890 710 132.

COUPLES DE SERRAGE RECOMMANDÉS

Composant	Visserie	Shimano*	Campagnolo**	SRAM ***
Dérailleur arrière	Fixation (sur cadre/patte de dérailleur)	8-10 Nm	15 Nm	5-7 Nm
	Fixation du câble	5-7 Nm	6 Nm	5-7 Nm
	Boulon de fixation de galet	2,5-3 Nm		
Dérailleur avant	Fixation au cadre	5-7 Nm	5 Nm	5-7 Nm
	Fixation directe sur patte brasée		7 Nm	
	Fixation de câble	6-7 Nm	5 Nm	5 Nm
Dual Control Lever /Ergopower/ Doubletap	Boulon du collier de fixation (à six pans creux)	6-8 Nm	10 Nm	6-8 Nm
	Cache-trou	0,3-0,5 Nm		
	Vis du support de butée sur le cadre (tournevis)	1,5-2 Nm		
Moyeu	Levier de serrage de l'attache rapide	5-7,5 Nm		
	Contre-écrou de réglage pour les paliers sur les moyeux à attache rapide	15-17 Nm		
Moyeu de roue-libre	Écrou de sûreté sur cassette	30-50 Nm	40 Nm	40 (11 vitesses) 50 (10 vitesses)
Pédalier	Vis de manivelle (emmanchement carré, sans graisse)		32-38 Nm	
	Vis de manivelle Shimano Octalink	35-50 Nm		
	Vis de manivelle Shimano Hollowtech II	12-15 Nm		
	Fixation de manivelle (Isis)			31-34 Nm
	Fixation de manivelle (Gigapipe)			48-54 Nm
	Emmanchement cannelé		42 Nm	
	Vis de fixation d'axe Ultra Torque		42-60 Nm	
	Fixation de plateau	8-11 Nm	8 Nm	12-14 Nm (acier) 8-9 Nm (alu)
Boîtier de pédalier à cartouche	Boîtier (emmanchement carré)	50-70 Nm	70 Nm	
	Boîtier (Shimano Hollowtech II, SRAM Gigapipe)	35-50 Nm		34-41 Nm
	Octalink	50-70 Nm		
Pédale	Axe de pédale	35 Nm	40 Nm	47-54 Nm
Chaussure	Vis des cales de chaussure	5-6 Nm		
	Crampon	4 Nm		

Composant	Visserie	Shimano*	Campagnolo**	SRAM ***
Frein à tirage latéral	Vis de fixation du support de patin	5-7 Nm	8 Nm	8 Nm
	Vis de fixation de câble	6-8 Nm	6-8 Nm	5 Nm
	Boulon de fixation du frein	8-10 Nm	10 Nm	8-10 Nm
Tige de selle	Vis de fixation de la selle sur la tête de la tige de selle	20-29 Nm ****	18-22 Nm ****	

* www.shimano.com
** www.campagnolo.com
*** www.sram.com
**** Ces valeurs sont les valeurs indicatives des équipementiers susnommés.
Tenez compte le cas échéant des valeurs indiquées dans les notices techniques fournies par les équipementiers.

Sur certains composants, les valeurs des couples de serrage requis sont indiquées sur le composant lui-même. Respectez les valeurs indiquées sur les autocollants ou estampées.



Clé dynamométrique Canyon



Fixation du cintre avec la clé dynamométrique Canyon

Cadre Canyon :

Vis de porte-bidon	5 Nm
Patte de dérailleur interchangeable	1,5 Nm

Fixation de tige de selle Canyon :

Collier de serrage Smolik	3-5 Nm
Speedmax	3 Nm
Fixation de selle Aeroad	5-7 Nm

Les couples de serrage suivants sont valables respectivement pour la potence et la tige de selle dans le cas où ils ne sont pas spécifiés autrement par le fabricant, sur le composant lui-même ou dans la notice technique s'y rapportant.

Potence :

Vis M5	4,5-5,5 Nm
Vis M6	8-9,6 Nm
Vis de réglage (dans le capuchon) sur potence de type Aheadset®	0,5-2 Nm

Tige de selle

Fixation de la selle sur la tige de selle

Tige avec une vis	20-24 Nm
Tige avec deux vis placées l'une derrière l'autre	6-9 Nm
Tige avec deux vis latérales	12-14 Nm
Speedmax	5 Nm
Monorail	8 Nm

Sur les pivots de fourche en carbone, reconnaissables à leur couleur noire, le serrage de la potence ne doit pas dépasser 6 Nm.

Indication de couple de serrage

Pour garantir la fiabilité de votre vélo, il est indispensable de serrer les vis des composants soigneusement et de les contrôler régulièrement. Utilisez de préférence une clé dynamométrique qui se désenclenche dès que le couple de serrage sélectionné est atteint. Effectuez le serrage des composants très progressivement en veillant toujours à appliquer pour commencer un couple de serrage inférieur au couple de serrage maximum, puis contrôlez la fixation correcte des composants, comme décrit dans les chapitres correspondants. Quant aux composants pour lesquels aucune indication n'est fournie, serrez les vis par étapes progressives et contrôlez chaque fois leur bon serrage conformément à la procédure indiquée dans les chapitres s'y référant. Ne dépassez en aucun cas le couple de serrage maximum prescrit.

Sur certains composants, les valeurs des couples de serrage requis sont indiqués sur le composant lui-même. Respectez les valeurs indiquées sur les autocollants ou estampées.

Éventuellement, tenez compte aussi des notices techniques des équipementiers fournies avec les composants ou rendez-vous sur notre page www.canyon.com

EXIGENCES LÉGALES

Exigences légales auxquelles sont soumis les vélos circulant sur la voie publique en France (état janvier 2011)

Les vélos circulant en France sur la voie publique doivent satisfaire les exigences suivantes, conformément au code de la route :

1. Éclairage et signalisation active et passive
De nuit et dans des conditions de visibilité insuffisante, votre vélo doit obligatoirement être doté d'un équipement de signalisation active et passive et d'éclairage conforme au dispositions du code de la route et en état de fonctionnement. Concrètement, cet équipement doit comporter :
(obligatoires à tout moment, de jour comme de nuit)
- un catadioptre blanc visible de l'avant
- un ou plusieurs catadioptres arrière rouges
- des catadioptres oranges visibles latéralement
- des catadioptres de pédale

(obligatoires seulement la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante (tunnel, brouillard, pluie drue)
- un feu de position avant jaune ou blanc
- un feu de position arrière rouge

Pour répondre aux besoins des pratiquants sportifs, l'équipement d'éclairage peut être amovible.
Tous dispositifs d'éclairage ou de signalisation autres que ceux prévus par le code de la route et conformes à la réglementation, sont interdits ; le vélo ne doit donc être équipé que d'un seul feu de position, que ce soit à l'avant ou à l'arrière ; l'usage de clignotants rouges, qu'ils soient attachés à un casque, à un brassard ou à même le vélo, est également interdit.

2. Avertisseur sonore
Le vélo doit être obligatoirement équipé d'un avertisseur sonore. Tout appareil autre qu'un timbre ou un grelot est interdit (par exemple, cloche, sifflet, trompe).

3. Transport des enfants
En France, vous êtes autorisé à transporter un seul enfant sur le vélo et deux enfants au maximum dans une remorque, à condition que le vélo soit équipé de manière adéquate d'un siège enfant ou d'une remorque homologués. Le transport d'un enfant sur un porte-bagages est interdit.

4. Remorque pour enfants
Une remorque de vélo est soumise aux mêmes obligations d'éclairage que les remorques tractées par d'autres véhicules dès lors que la remorque masque le ou les catadioptres du vélo tracteur :
- lorsque la remorque, ou son chargement, masque le catadioptre du vélo tracteur, la remorque doit être munie, à tout moment de jour comme de nuit, du ou des dispositifs correspondants, dont le nombre est fixé à deux obligatoirement si la largeur de la remorque dépasse 1,30 mètre.
- Seulement la nuit, ou le jour si la visibilité est insuffisante, la remorque doit être munie de deux feux de position arrières rouges si la remorque ou son chargement sont susceptibles de masquer le feu de position arrière du véhicule tracteur ; le conducteur est en outre tenu de les allumer.

5. Casque
Le port du casque n'est pas obligatoire en France pour les cyclistes. Il est néanmoins fortement conseillé, notamment dans le cadre d'activités cyclosportives ainsi que pour les enfants roulant ou transportés à vélo ou en remorque.

6. Gilet haute visibilité
Depuis le 1er octobre 2008, le port d'un gilet rétroréfléchissant est obligatoire en France hors agglomération, de nuit ou lorsque la visibilité est insuffisante.

7. Autres
En France, un cycliste n'a pas l'obligation d'utiliser une piste ou une bande cyclable sauf si des panneaux indiquent clairement le contraire. Depuis le 1er janvier 1999, l'utilisation des pistes et bandes cyclables est en effet principalement facultative. Une utilisation obligatoire peut être néanmoins instituée par l'autorité investie du pouvoir de police (en général le maire d'une commune) après avis du préfet. Les pistes cyclables obligatoires sont signalées par un panneau rond et bleu avec un cycliste blanc à l'intérieur. Les pistes cyclables signalées par un panneau semblable mais de forme carrée sont elles des aménagements conseillés.

De plus amples informations vous sont fournies sur les sites suivants :
www.fubicy.org

GARANTIE LÉGALE DES VICES CACHÉS

Votre vélo a été fabriqué avec les plus grands soins et vous a été remis en grande partie prémonté. Conformément à la loi, nous nous engageons à vous livrer votre vélo exempt de défauts compromettant définitivement ou limitant considérablement sa valeur ou son fonctionnement. Pendant les deux premières années suivant l'achat, vous bénéficiez pleinement de la garantie légale contre les vices cachés. Si un vice devait se déclarer, nous nous tenons à votre disposition comme interlocuteur à l'adresse indiquée.

Pour permettre le traitement parfait de votre réclamation, vous devez être en mesure de présenter votre bon d'achat. Conservez celui-ci soigneusement.

Pour garantir un fonctionnement durable et fiable de votre vélo, vous devez uniquement l'utiliser conformément à l'usage pour lequel il est prévu (voir le chapitre « **Utilisation conforme à l'usage prévu** »). Respectez également les poids autorisés et les instructions relatives au transport des bagages et des enfants fournies au chapitre « **Utilisation conforme à l'usage prévu** ». Vous êtes tenu en outre de respecter rigoureusement les instructions de montage des fabricants (notamment les couples de serrage pour la visserie), ainsi que les intervalles d'entretien prescrits. Observez les contrôles et travaux listés dans ce manuel (voir le chapitre « **Intervalles d'entretien et de maintenance** ») ainsi que dans les autres notices fournies et procédez, si nécessaire, au remplacement des composants importants pour la sécurité, tels que le cintre, les freins, etc.

Nous espérons que votre vélo Canyon vous apportera toute satisfaction. Pour toutes questions éventuelles, n'hésitez pas à contacter notre hotline technique au numéro 0890 710 132.


Utilisez votre vélo conformément à l'usage auquel il est destiné

Vous trouverez ci-jointes les notices techniques des équipementiers. Tous les détails d'information sur l'utilisation, la maintenance et l'entretien des composants de votre Canyon vous y sont donnés. Le présent manuel renvoie en plusieurs endroits à ces notices spécifiques et détaillées. Veillez à ce que les notices respectives sur les pédales automatiques, les composants du système de dérailleurs et de freinage soient en votre possession et conservez-les soigneusement avec le manuel.

Le carbone est un matériau composite qui est utilisé pour la conception de composants allégés. En raison des procédés de fabrication mis en œuvre, la présence d'irrégularités sur les surfaces (petites bulles ou pores) est inévitable. Cependant, celles-ci ne constituent pas un défaut.

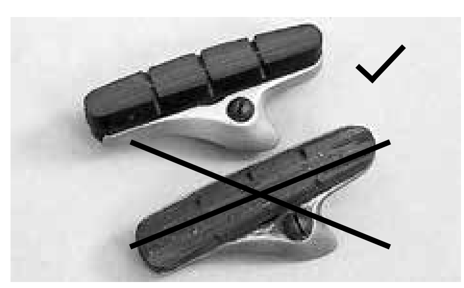
INDICATIONS CONCERNANT L'USURE

Certains composants de votre vélo sont sujets à l'usure, par la nature même de leur fonction. Le degré d'usure dépend de la qualité des soins et de l'entretien apportés au vélo, ainsi que des conditions d'utilisation auxquelles il est soumis (kilométrage, déplacements sous la pluie, exposition à l'encrassement, la salinité, etc.). Des vélos qui sont souvent garés dehors peuvent présenter une usure accrue en raison de leur exposition aux intempéries.

Les pièces d'usure doivent faire l'objet d'une maintenance et d'un entretien réguliers, ce qui n'empêchera pas qu'elles atteindront tôt ou tard leur limite d'usure, selon la fréquence et les conditions d'utilisation.

Les pièces suivantes doivent être remplacées après avoir atteint leur limite d'usure :
- la chaîne,
- les câbles,
- les poignées de frein ou le ruban de guidon,
- les plateaux,
- les pignons,
- les galets de dérailleur,
- les câbles de dérailleur,
- les pneumatiques,
- la couverture de selle (cuir) et
- les garnitures de frein.

Les **patins des freins** sur jante sont des pièces d'usure par la nature même de leur fonction. En cas d'utilisation sportive ou de sorties en terrain montagneux, le remplacement des garnitures peut s'avérer nécessaire après un laps très court. Contrôlez régulièrement l'état des garnitures de frein et, si nécessaire, faites changer les garnitures usées par un vélociste.



Les patins dont les rainures (témoins d'usure) ont disparu (patin du bas) doivent être remplacés par des patins de rechange d'origine



Faites contrôler l'épaisseur des parois de jante au plus tard après le remplacement du deuxième jeu de patins

USURE DES JANTES DANS LE CAS DE FREINS SUR JANTE

Le freinage use non seulement les patins, mais aussi les jantes. Pour cette raison, contrôlez l'état de vos jantes régulièrement, par exemple lorsque vous regonflez les pneus. Dans le cas de jantes à témoins d'usure, des anneaux ou des rainures apparaissent sur les flancs quand la jante approche de sa limite d'usure. Tenez compte des indications portées sur la jante. Au plus tard après le remplacement du deuxième jeu de patins, faites contrôler l'épaisseur des parois de jante par un vélociste ou par notre atelier.

Si vous constatez une déformation ou de fines fissures sur les flancs de jante lorsque vous augmentez la pression de gonflage, c'est l'indice que la jante a atteint sa limite d'usure. Il est alors temps de la remplacer.

GARANTIE COMMERCIALE

Sans préjudice de la garantie légale, nous accordons une garantie commerciale d'une durée totale de 6 ans sur les cadres et fourches de vélos de route et de triathlon.

Notre garantie est valable à partir de la date de vente et s'applique uniquement au premier acquéreur du vélo. La garantie ne s'applique pas aux dommages subis par la peinture. Nous nous réservons le droit de réparer les fourches ou les cadres défectueux ou de les remplacer par le modèle actuel correspondant.
La garantie ne donne droit à aucun autre service que celui stipulé ci-dessus. Ainsi, les coûts supplémentaires associés au montage, au transport, etc., ne sont pas pris en charge par Canyon.

Sont exclus de la garantie les dommages occasionnés par une utilisation inappropriée ou non conforme à l'usage prévu, par la négligence (entretien et maintenance insuffisants), par une chute, des sollicitations excessives, ainsi que par des modifications apportées au cadre et à la fourche ou l'ajout et la transformation de composants supplémentaires. La garantie échoit également dans le cas de l'exécution de sauts ou de sollicitations excessives sous quelque forme que ce soit.



6 ans de garantie

Les vélos de route, de course contre la montre, de triathlon et les vélos de piste Canyon sont des vélos de haut de gamme à vocation sportive ; leur construction légère est le résultat abouti de recherches menées par nos ingénieurs hautement qualifiés. Vous aussi, traitez votre matériel avec le même soin qu'un professionnel. Une utilisation inappropriée, un assemblage incompétent ou un entretien insuffisant peuvent compromettre la fiabilité de votre machine. Risque d'accident !

CRASH REPLACEMENT

Au cours d'un accident ou d'une chute grave, des forces importantes peuvent s'exercer sur votre cadre et la fourche et entraîner des dommages compromettant la fiabilité de leur fonctionnement. Le service Crash Replacement offert par Canyon vous donne ici la possibilité de remplacer votre cadre accidenté à des conditions privilégiées. Cette offre est valable uniquement dans les trois années qui suivent la date d'achat de votre vélo. Elle vous permet d'obtenir un cadre issu de notre gamme actuelle, identique ou comparable à celui de votre vélo accidenté (sans composants, comme, par exemple, tige de selle, dérailleur avant ou potence).

Seul le premier détenteur d'un vélo Canyon peut bénéficier du service Crash Replacement et il ne peut le faire valoir que si les dommages occasionnés compromettent le fonctionnement correct et fiable de son vélo. Canyon se réserve le droit de suspendre ce service dans des cas individuels où il constaterait que les dommages en question ont été provoqués intentionnellement.

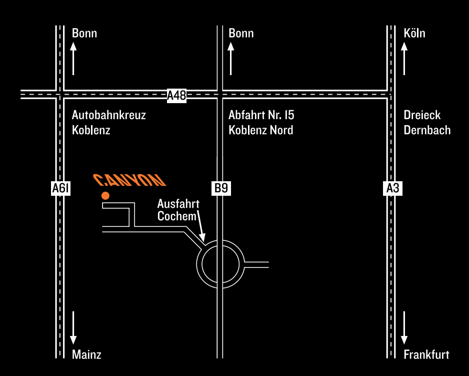
Pour bénéficier du service Crash Replacement, veuillez contacter notre service clientèle par e-mail ou par téléphone au 0890 710 132.

De plus amples informations sur ce service vous sont fournies sur notre site www.canyon.com



Crash Replacement : Canyon remplace votre cadre endommagé à des conditions privilégiées

Tenez compte des recommandations faites au chapitre « **Utilisation conforme à l'usage prévu** ».



Vous nous trouverez très facilement dans la rue Karl-Tesche-Strasse 12, à Coblence (Allemagne). À partir de l'échangeur A 48, prenez la sortie « Koblenz Nord » sur la B 9, direction « Koblenz ». Sur le pont de la Moselle, prenez la deuxième voie à droite qui vous dirige vers le rond-point du centre-ville. Prenez la première sortie en direction de Cochem. Après environ 1 km, tournez à droite au premier croisement avec feux.

Canyon Bicycles GmbH / Karl-Tesche-Straße 12/ D-56073 Koblenz
Heures d'ouverture du magasin de vente : lu - ve 10h00 – 19h00 • sa 9h00 – 18h00

Commandes et informations tél. : 0890 710 132 / Commandes fax : +49 (0)261 4040050 / E-Mail : france@canyon.com
Heures d'ouverture de l'atelier technique : lu - ve 9h00 – 18h00 • sa 9h00 – 15h00